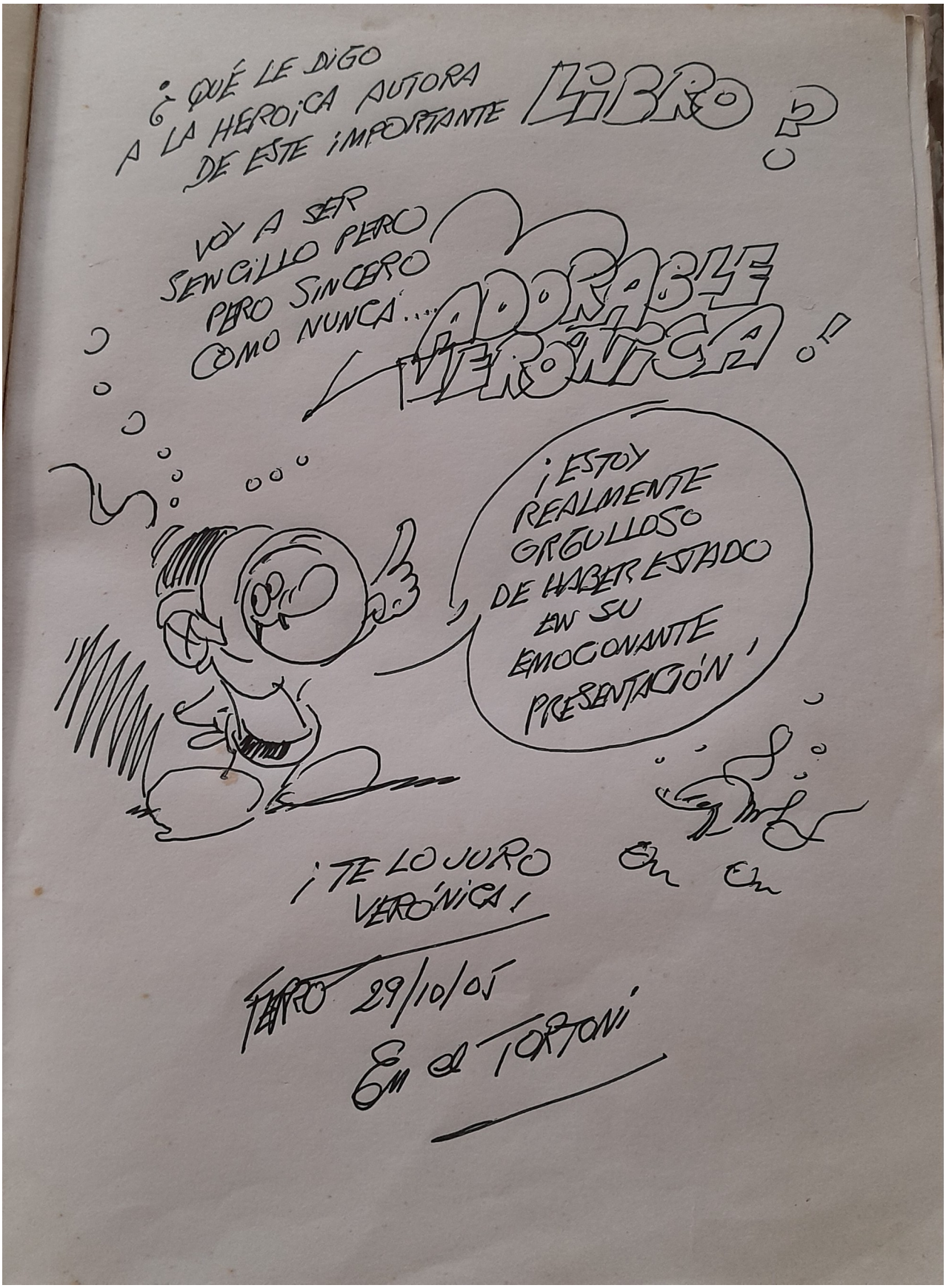
Tapa de la segunda edición del año 2007.

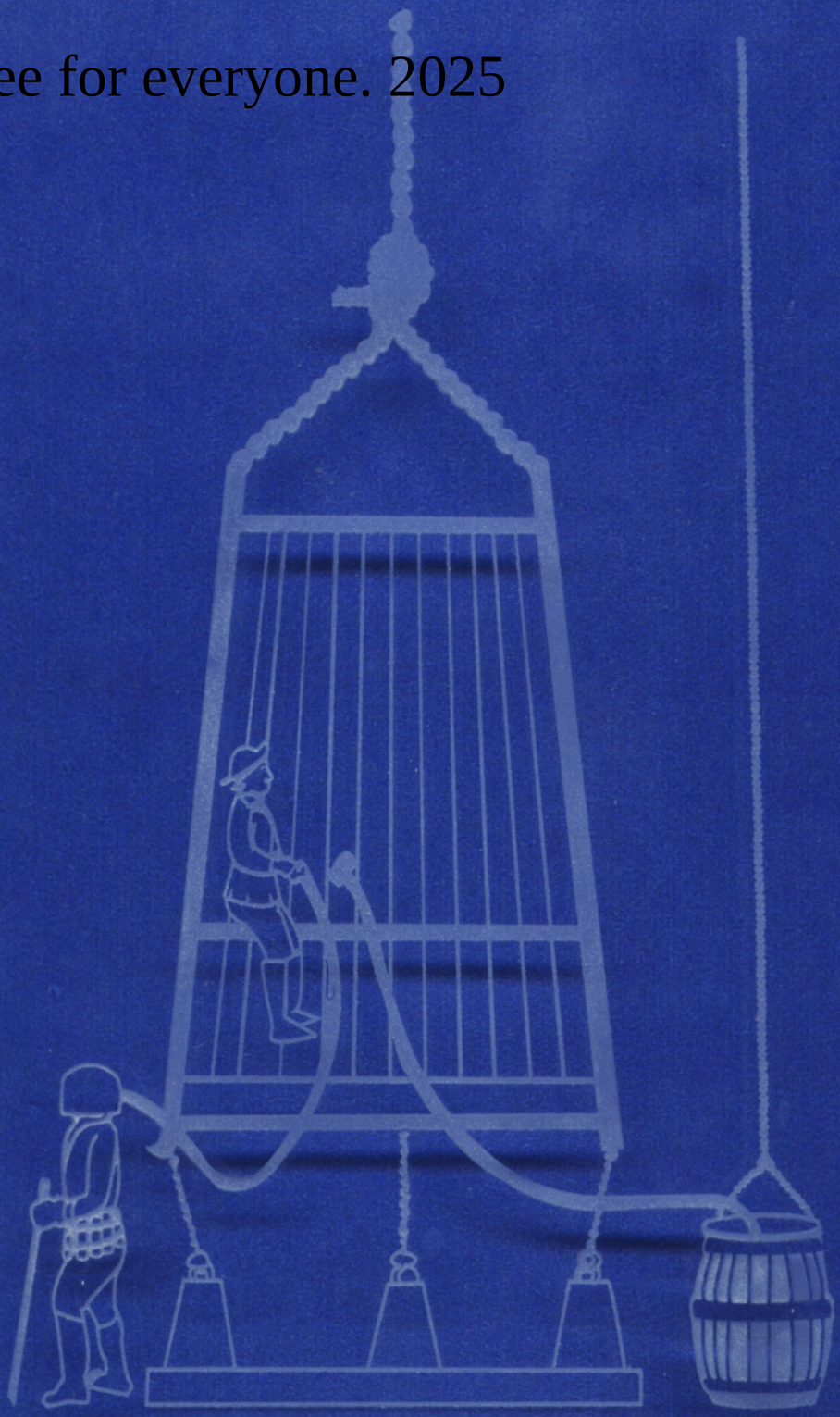


El artista dibujante de famosas caricaturas, Eduardo Ferro (1917-2011) fue el creador del buzo Chapaleo. Decir Chapaleo era decir buzo. Tuve la enorme alegría que pudo asistir a la presentación de la primera edición del libro en el 2005, en Buenos Aires, café Tortoni, sala Alfonsina. Ahí estuvo. Y vio que en mi libro se hizo mención a su obra.

LOS BUZOS DEL PUERTO DE MAR DEL PLATA

2006 premio de The Historical Diving Society

Free for everyone. 2025



THE HISTORICAL DIVING SOCIETY
DR. ART BACHRACH AWARD
For Contributions to the Literature of Diving History

VERÓNICA ELVIRA IÑURRIETA

LOS BUZOS DEL PUERTO DE MAR DEL PLATA

Segunda Edición

Premio 2006 «Dr. Art Bachrach Literary Award»
otorgado por *The Historical Diving Society*
de Londres, por contribuir a la historia del
buceo en el mundo

EDITORIAL MARTIN

Ilustración de tapa

Banderas:
Bandera blanca y azul: Es la bandera ALFA del Código Internacional de Señales Marítimas. Significa «buzo sumergido, manténgase alejado cien metros».

Bandera roja con diagonal blanca: También significa «buzo sumergido». Fue creada en Estados Unidos; está muy difundida en el buceo deportivo pero no reemplaza a la bandera ALFA azul y blanca.

Imágenes de tapa y contratapa:
Corresponden a obras realizadas por el artista plástico italiano Foglí. Vivió varios años en Mar del Plata y solía pintar en el café costanero Makao. Ambos (tapa y contratapa) fueron realizados a pedido del buzo Luis Toledo, quien los ofreció para ilustrar este libro. Así tanto el contenido del mismo como las tapas pertenecen a la historia y a la cultura marplatenses.

Queda hecho el depósito que marca la Ley 11.723 de Propiedad Intelectual. Prohibida la reproducción total o parcial sin autorizacion de la autora.

IMPRESO EN ARGENTINA

EDITORIAL MARTIN
PRIMERA EDICIÓN: 2005
SEGUNDA EDICIÓN: 2007

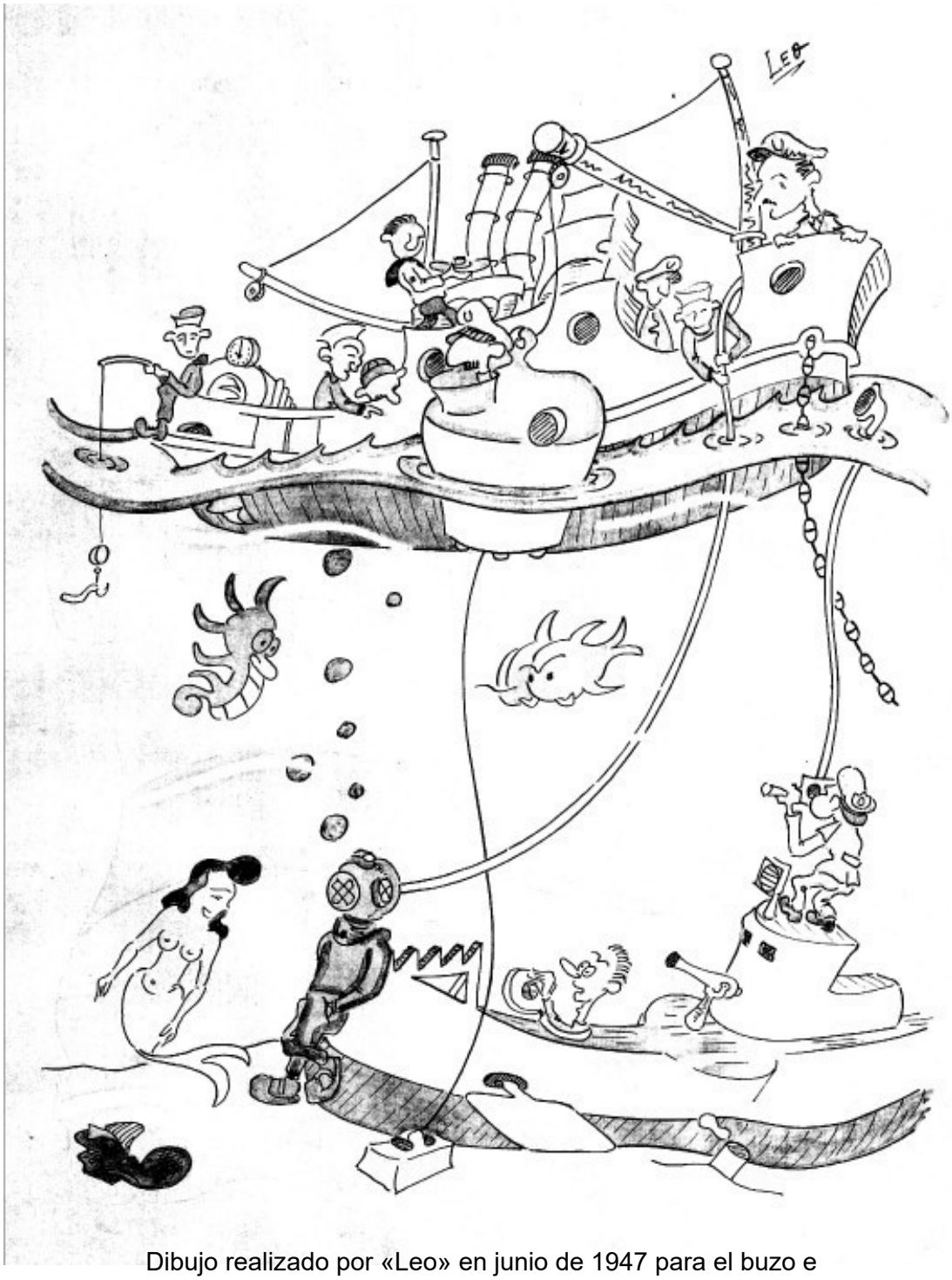
I.S.B.N.: 987-543-109-5

e-mail de la editorial: editor@editorialmartin.com

Mail historiadelbuceo@gmail.com
En YouTube “Historia del Buceo Mar del Plata, Argentina”
En Instagram historiadelbuceomardelplataarg

A los que dedicaron su vida
a la noble profesión de ser buzo
V.E.I.

OK
¡A bucear en la historia del buceo!



Dibujo realizado por «Leo» en junio de 1947 para el buzo e instructor Luisito Tabo (1916-2002).

Índice general

PREPARANDO LA INMERSIÓN HISTÓRICA... 19

CAPÍTULO 1: VICENTE CARBONI, EL PRIMER BUZO DE MAR DEL PLATA..... 23
Antecedentes en el mundo y evolución tecnológica de la actividad subacua..... 23
El traje pesado de Siebe y el éxito de los hermanos Deane 24
El surgimiento del buceo autónomo 26
Los comienzos del buceo profesional en Argentina 27
La definición de salvamento según la Prefectura Naval Argentina..... 28
Antecedentes de salvamentos de buques y limpieza de puertos 28
Noticias submarinas: el caso del "Augusta", la lámpara subacua y la escafandra. 30
El presidente Sarmiento y la necesidad de limpiar el puerto de buques hundidos 30
Sarmiento y el impulso marítimo como cuestión de estado 31
El buzo en el reglamento de la Prefectura Marítima de 1883 32
Los primeros buzos de la Prefectura Marítima..... 32
Buzos del Río de la Plata..... 33
Los primeros buzos profesionales civiles registrados en Prefectura 33
Los comienzos portuarios de Mar del Plata 34
Coelho de Meyrelles y el proyecto portuario 34
Los años de la acción de Patricio Peralta Ramos 36
Pedro Luro y su labor marítima 37
El primer buzo profesional en Mar del Plata 38
¿El primer buzo de Mar del Plata... alumno de la Escuela de Génova?..... 38
Vicente Carboni en "La Boca" 39
Versiones sobre la contratación del buzo Carboni en Mar del Plata 39
El buzo y su familia se establecieron en la ciudad 40
Vicente Carboni fue homenajeado como el primer buzo de Mar del Plata 41
Buceando....recorrió los puertos argentinos. 41
¿La cabeza del decapitado? ¡La escafandra del buzo! 42
La Subprefectura, el servicio de guardavidas y los marineros caboverdianos 43
NOTAS 44

CAPÍTULO 2: LOS BUZOS QUE CONSTRUYERON EL PUERTO DE MAR DEL PLATA 47
La construcción del puerto ultramar de Mar del Plata 47
Los buzos que construyeron el puerto 53
José Ayub, "un buzo árabe que valía oro" 54
Antonio Olanda, "un ejemplo de trabajo a pesar de las dificultades" 57
Nicolás Lascienza, "de buzo a pescador" 60
El buzo Nicolás Piccoli..... 62
Las duras condiciones de vida en el puerto 63
NOTAS 73

CAPÍTULO 3: EL BUCEO SALVAMENTISTA EN LA ESCUELA DE BUCEO DURANTE LAS DÉCADAS 1920 Y 1930 75
Las confusiones históricas sobre el inicio de la Escuela de Buceo..... 75
La iniciativa del Teniente Vicente Ferrer 76
La continuidad del crecimiento de la escuela bajo la dirección de los Tenientes Rumbo y Howard en la década de 1930 79

Ofelia Elvira Tiribelli, la primera mujer que buceó en 1934 81
Los egresados del curso de profundidad 84
Testimonios de buzos de los años 1937 y 1938..... 84
Adolfo Gabriel Carbini..... 84
"Salimos buzos" de profundidad" 85
"Salí volando como un globo" 86
"Hubo que sacarlo entre la vida y la muerte" 86
¿Pasa algo? ¿Cómo anda? 87
Carbini: una vida bajo el agua 87
Luis "Luisito" Tabó 88
Crivisky busca nuevos buzos:¿Quieren ser buzos? 89
El aprendizaje de buzo. ¡Yo no podía salir! ¡Ay Dios mío!..... 89
El Teniente Vago fue el ayudante de buzo. ¡Los tipos miraban! 90
Los instructores y los compañeros de 1937 92
"Howard era como si fuese el padre de cada uno" 93
Patrullando en Ingeniero White durante la Segunda Guerra mundial 94
La diferencia entre el equipo de buceo inglés y el americano 94
Dibujos del casco inglés y del casco americano29 96
"Para encontrar 150 pies" 96
Tabó, el instructor de buceo..... 98
Paulino "Osiris" González 98
Ingresar en la Marina por amor a su mujer 98
Voluntarios para un curso de buceo. Se ofrece sobresueldo 99
El "viejo" Belgrano y la vida en la Base 100
El curso, la camaradería, el respeto y "cierta tolerancia" entre buzos 101
"Los buzos eran un bicho raro" 102
"Estuve a punto de largar todo" 103
"Cuando salí tenía las manos congeladas" 104
"Siempre me hice respetar" 104
Marcelino Sotura 105
"Camine, camine. Pero te enterrabas más." 105
Trabajando en Puerto Belgrano 106
Choque en cadena, buceo profundo y descompresión35 107
¡Gracias a Dios se me rompió el zapato! 108
Un frío... que desmaya...comunicación con casquetes? 108
Mar del Plata en los años '30 desde la mirada de un buzo 111
NOTAS 111

CAPÍTULO 4: EL BUCEO SALVAMENTISTA EN LAS DÉCADAS 1940-1960 113
Los becados de otras reparticiones: el testimonio de Oscar Sosa: "¿Ser buzo?... ¡¡Para encarrilarme!!! 113
Testimonios de los buzos de la Armada 115
Angel Antonio Tonello 115
¡Oh! ¡Sorpresa! ¡Submarino Alemán! 117
Sistemas de corte subacuo 119
José Eduardo Freitas Henriquez 120
Adán Cisneros: ¡El B.D.T. 5! ¡Un trabajo faraónico! 121
La maniobra del "Conde de Montecristo" 125
El reflotamiento del Crucero 9 de Julio 1947-1948 126

¡Atrapado sin salida! *129*
Plan de salvamento *130*
El inicio de corte y soldadura de oxi-acetileno *131*
El capitán Atilio "Coco" Porretti 132
El salvamento del "Montreal" *135*
El Dr. Celso Aldao y el libro de medicina hiperbárica 138
La primera promoción de buzos conscriptos de 1950: los testimonios de Luis Morales, Adolfo Müller y Ricardo Droguetti 142
¿Buzos? ¡No! ¡Es la caballería de Marina en el salvamento del Otoño! *147*
El equipo "stándar": dibujos de la escafandra 149
El salvamento de los aviones caídos en 1959 149
La tragedia y rescate de cadáveres del avión de Austral44 ..... *149*
El accidente del DC-3 de Aerolíneas Argentinas *151*
Testimonio de los buzos *151*
Nuevos cursos de la Escuela de buceo en la década de 1960 152
El buzo Aníbal "vasco" Echeverría y la "Operación Dock Central" 153
Buzos salvamentistas caídos en y por actos de servicio 154
Las transformaciones de Mar del Plata en los años ´50 156
La Base Naval y el barrio Caisamar *156*
El puerto de Mar del Plata en los años ´50s según la mirada de los buzos *157*
Hechos y transformaciones del puerto marplatense *157*
Notas 162

CAPÍTULO 5: WOLK, DE LOS "GAMMA" A LOS "TÁCTICOS 165
El modelo italiano de la "Décima Flottiglia Mas" 165
El testimonio de un "gamma" italiano: Alberico Faedo 166
Un "renacuajo" ayudando en el crucero "Attendolo" *166*
La Escuela de los "Gamma" y el entrenamiento *167*
Perder la orientación costaba la vida *170*
El trato con los oficiales *171*
Plan de ataque a Necochea *171*
El armisticio y el caos *171*
Seguir la guerra "por honor" *172*
Prisionero de los aliados *172*
¡Huyamos, es el de la X Mas! *173*
Los comienzos en Argentina *174*
Faedo, el "explosivista" que hace: ¡Boom!! *174*
Los comienzos del buceo autónomo: el testimonio de Marcelino Sotura *174*
El primer curso de buzos autónomos 1948-1949 ..... *175*
Sotura y su época de instructor *176*
¿Buzo de profundidad y autónomo? ¡Me voy! *178*
Los testimonios de buzos del primer curso de tácticos de 1952 179
Nilberto "Pato" Colman *179*
Todo piernas, todo piernas y trotil *180*
A la búsqueda del erizo *181*
Cuidado con la rompiente *182*
Frío... los dedos estaban duros *183*
El canguro y uñas bien cortitas *184*
Inglés por una merienda *184*

El “táctico” de pelo largo 185
¿Los tácticos no aparecieron? ¡Revise su submarino! 186
Los “hombres ranas” actúan en el golfo San José 187
Midiendo la marea en Mar de Ajó 187
El bote, la navaja y la lancha E.D.P.B. 188
El equipo siempre seco 189
Leopoldo Ramos: “el grupo mío viene a ser el primer grupo que se forma”..... 190
Otros testimonios de buzos tácticos 191
Isidro Reyes Paez 191
“Los futura gamma al agua” 193
Las clases, los equipos y los instructores 193
¿Bote? ¡Nada de motor! ¡Todo a remo! 195
Juan José Simondet 195
¡El entrenamiento me dejaba de cama! 195
La diferencia entre “autónomo” y “táctico” 196
Mucho equipo y nada de comida 197
Tomás Hermógenes Carrizo: “siempre se vulneraban los límites” 197
La visión de los buzos sobre Eugenio Wolk..... 198
El buzo instructor Tonello y una explicación sobre el buceo con oxígeno 200
Los comienzos de la A.P.B.T 201
La evolución de los equipos autónomos de circuito cerrado A.R.O44 203
Sistemas básicos de equipos A.R.O.: a) Pendular y b) Cíclico45 203
1) Equipo LS901 205
2) Equipo Polifemo 207
3) Equipo Poseidón 208
4) Equipo Oxigers 57 209
Mar del Plata, el Puerto y la Base Naval en el recuerdo de los buzos tácticos 210
La Base Naval en la década de 1950 210
Memorias de Mar del Plata y el Puerto 210
NOTAS 211

CAPÍTULO 6: EL BUCEO DEPORTIVO EN MAR DEL PLATA..... 215
Mazza y Sotura: la fundación y breve vida del A.B.C.D..... 215
Hallazgo del ancla de la goleta Alice del siglo XIX 217
Fotografía subacuática 218
El C.A.S.E., el Centro de Actividades Subacuáticas Escualo 218
El comienzo en 1969 218
“Un encuentro con hombres y mujeres rana en Mar del Plata” 219
El testimonio de Jesús Arévalo: las prácticas en el Diaguita..... 220
Los comienzos del C.A.S.E. según el relato de Alejandro Beltramino..... 221
El C.A.S.E. en la década del ´70 222
Cumpliendo doce años 224
El “Cristo Rey” y el parque submarino 225
A.M.B.A., la Agrupación Marplatense de Buzos Autónomos 228
El testimonio de Horacio Giaccaglia: A.M.B.A. y Caza Submarina 229
Puestos logrados en las competencias subacuas 233
La lancha A.M.B.A. y el Tortugón I 234
La entronización de la Virgen en Cabo Corrientes 234
Los objetos sumergidos de Punta Iglesia: el relato de Bienenfeld 236

El experimento del "balde-escafandra" *236*
Los naufragios de la restinga del faro *237*
Balado: de ex-alumno del A.M.B.A a primer operador de la Escollera Norte 240
El mundo subacuático de la escollera Norte visto por Balado *242*
El surgimiento de otras propuestas de buceo deportivo *243*
NOTAS 245

CAPÍTULO 7: EL BUCEO DE GRAN PROFUNDIDAD 247
La Escuela de Buceo de la Base Naval de Mar del Plata en 19741 247
El inicio del Buceo de Gran Profundidad en la década de 1970 247
Los buzos de la Armada que egresaron como buzos de Gran Profundidad 248
Julio César Sánchez y el primer curso de gran profundidad de 1976 249
La selección y el primer grupo a Francia en 1976 ..... *250*
Las prácticas en Noruega *250*
El primer buceo a 103 metros...¿Y si me desprendo de la torreta? *251*
"Estaba todo muy bien controlado" *252*
El trabajo de buceo en la plataforma General Mosconi *252*
Bellman... Caisson Master y "ser buzo profesional con todo" *253*
"La plataforma nos enseñó a vivir, nos enseñó a compartir" *255*
El testimonio de Antonio Agustín De las Heras 257
Carlos Alberto Olmos, "fue como que el hombre llegó a la Luna" 260
El testimonio de Eduardo Navarrete 262
La selección del segundo grupo de buzos y el arribo a Francia en 1977 ..... *262*
146 metros de profundidad *263*
¡Va presión! ¡Agarrate los oídos! *264*
¿Presurización u horno spiedo?¡ Buzos a 62 grados centígrados! *265*
Buzo en el fondo... ¡Se mueve una piedra! *265*
Más riesgoso es estar a 10 metros de profundidad que a 200 metros. *266*
Buzo, buzo, ya está... y comienza la descompresión! *266*
Informe de Misión-Buceo a 146 metros en el mar *267*
La diferencia entre buceo unitario y buceo de saturación *268*
El "team" de buceo de gran profundidad *270*
La plataforma General Mosconi, "pentágono 90" *270*
El mantenimiento del B.O.P. Blow Out Preventer *272*
El buceo de Gran Profundidad en el rescate de buques hundidos: el Altair *274*
Un barco hundido puede ser la tumba de un buzo *274*
Los equipos de Gran Profundidad: Comex y Kirby Morgan *275*
La búsqueda y ubicación del buque pesquero "Altair" 279
Buques en tragedia y buzos en riesgo. El buceo de Alta Complejidad: conceptos del Capitán Martínez Pereyra..... 280
El "Flaco" Ruiz y el primer "team" de buceo de saturación en Argentina 282
Buceo profundo, Bouns Dive y saturación en AM1 ..... *283*
Buzos y supervisores argentinos de saturación *283*
La saturación de "antes", de "ahora" y "de sello a sello" *286*
La visibilidad en la boca de pozo *288*
El complejo Hidra *289*
Croquis esquemático subacuo del complejo HIDRA. *289*
Vivir en una cámara: "lo que más vale es la parte humana" *289*
Corte esquemático de un sistema de buceo de gran profundidad 291

NOTAS 292

CAPÍTULO 8: LOS BUZOS EN LA GUERRA DE MALVINAS..... 293
El suboficial Centeno y un relato del desembarco del 2 de Abril de 1982 293
El buzo salvamentista Orozco y la liberación del buque Río Cincel 295
El testimonio del buzo salvamentista Luis Angel Giménez 296
De civil en Malvinas: hay que proveerse el equipo 297
Un buzo vigía en el Faro de Puerto Argentino 297
Preparándose para el ataque inglés 298
El ataque inglés del 1 de Mayo 298
De vuelta con los buzos tácticos al galeón del muelle 301
Tirando explosivos contra los buzos enemigos 301
El hospital de campaña: "ahí fue cuando más me impresioné" 302
La rendición y el regreso a casa 302
El testimonio del buzo táctico Luis Antunes 303
El más "moderno" y en misión a Malvinas 303
Hacer guardia antibuzo en los buques y en el muelle 305
¡Una bomba en el buque Formosa! 306
Volviendo en el Micromar: " fue emocionante" 307
El buzo táctico Juan Chervo y su diario de viaje a bordo del "Formosa" 308
30/4/82: "Presiento que mañana será un día distinto, temo que ocurra algo" 309
"Chervo, Chervo, alarma roja" 310
"Que continúen a bordo" 311
"Dios estuvo de nuestro lado" 311
"Estoy admirado del temple de la mayoría de la tripulación" 313
Fuera de peligro continúa la navegación 313
"Mi vida y la de varios ha comenzado de nuevo" 314
El testimonio del buzo Andrés Molina sobre el rescate de los náufragos
del Crucero General Belgrano 314
Buscando balsas a la deriva 315
¡Hombre al agua! .... Atrapados bajo el casco del A.R.A. Gurruchaga 315
Darles los primeros auxilios 317
El testimonio del buzo táctico Alberto Papasidero 317
De Mar del Plata a Puerto Argentino..... 319
Los buzos protegen buques e instalaciones 320
Atacan los ingleses y los buzos en el remolcador 321
La patrulla a Bouganville..... 323
¡Nos metimos en un campo de minas propio!..... 324
El lanzamiento de exocets 325
Al rescate de la patrulla de soldaditos 326
La rendición: todos juntos en el aeropuerto y al Bahía Paraíso 327
Sin noticias... el regreso: "para el día del padre y de noche" 327
El testimonio del buzo táctico José Luis Veliz 328
Sus comienzos en el buceo y los equipos subacua 328
Ser un buzo táctico 329
Una descripción geográfica de Malvinas 330
Ir a Malvinas 330
El rescate de los soldados bajo el fuego cruzado 331
Buzos tácticos en la custodia de los exocets 332

“Nos dejás sin protección, nos dejás huérfanos” *332*
“Yo no tengo odio por ellos, ni ellos tendrán odio por mí” *333*
La rendición: ¿Are you comando american? *333*
Placa de la Agrupación Buzos Tácticos de la Operación Rosario,1982 334
NOTAS 335

CAPÍTULO 9: EL BUCEO PROFESIONAL PORTUARIO 337
Los buzos del Ministerio de Obras Públicas: el relato de la Señora García 337
El breve emprendimiento subacuo del Teniente de Navío Carosella 340
De “Alfredo Montes y Cía” a “Chapaleo S.R.L.” 340
Aprendiendo a ser buzo en el servicio militar..... *340*
El encuentro entre Antonio Diez y Alfredo Montes *341*
Un caso especial: el reflotamiento de la goleta “Edelweiss” *341*
La realización del varadero del astillero de Federico Contessi. *342*
Las lanchitas amarillas y el trabajo del buzo. *344*
Alfredo Montes y el mantenimiento subacuático de la flota de altura. 346
Manuel “Cacho” Centeno: “quería ser buzo y no otra cosa”..... *347*
Los difíciles primeros años de Alfredo Montes y Cia..... *347*
La desvinculación de Centeno de “Alfredo Montes y Cía”. *348*
“Chapaleo S.R.L.” la primera empresa de buceo marplatense *348*
La 2da empresa de salvamento y buceo en el puerto de Mar del Plata: Toledo&Canal S.A. 350
Luis Antonio “Indio” Toledo: el buzo de la prefectura..... *350*
Héctor Jorge Canal: aprendiendo a ser buzo en el puerto marplatense *353*
La sociedad Toledo&Canal y el “service de buceo” *354*
La tragedia del Marlin y la acción de los buzos. *358*
Toledo&Canal y el reflotamiento de lanchitas amarillas *361*
“Toledo y Canal S.R.L.” y el arreglo del varadero del puerto. *362*
La tercera empresa de servicios subacuáticos: “Hydroservices S.R.L.” 365
Jorge A. Gallego: su trayectoria profesional en la Armada dedicada al buceo *365*
El surgimiento de la empresa de servicios de buceo, “Hydroservices S.R.L.” *366*
La máscara subacua EXO 26 de la marca KIRBY MORGAN..... 366
Misceláneas portuarias 367
El Ingeniero Lagrange y la solución al banco de arena..... *367*
La estatua de San Salvador se emplazó en la escollera Sur *368*
La Cámara de Armadores de Pesqueros Costeros *369*
El hundimiento del pesquero “Laura” *369*
La Escuela Nacional de Pesca “Comandante Luis Piedra Buena” *369*
El Museo del Hombre del Puerto Mar del Plata, “Cleto Ciocchini” *370*
La acción subacua de la Prefectura Naval en el puerto marplatense 370
La sección de Salvamento, Incendio y Protección Ambiental *371*
La remoción de buques que obstaculizaban el trabajo portuario *372*
La extracción de barcos: conceptos del Prefecto Martín Pablo Ruiz *373*
NOTAS 375

INTERVALO EN SUPERFICIE... O HASTA EL PRÓXIMO BUCEO HISTÓRICO 377

ANEXOS 379
ANEXO 1: CARACTERÍSTICAS DEL MUNDO SUBACUÁTICO 381

A)Los efectos de la presión en el medio acuoso 381
B)Cuestiones físicas en el medio subacuático..... 381
C)Aspectos médicos de la actividad del buceo..... 381

ANEXO 2: EL TRABAJO SUBACUÁTICO EN EL PUERTO DE MAR DEL PLATA 383
El trabajo subacuático 383
El trabajo subacuático en el puerto de Mar del Plata 384

ANEXO 3: LA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO MILITAR EN MAR DEL PLATA 388
"Zona Militar. Memoria Descriptiva..... 388

ANEXO 4: EL ARTÍCULO DEL TTE. RUMBO DE LA PRENSA DE 1934..... 390
"BREVES NOTAS SOBRE BUCEO 390

ANEXO 5: LA HISTORIETA "CHAPALEO" DE "FERRITO" 1942-1959..... 392

ANEXO 6: ALBERICO FAEDO Y SU DOCUMENTACIÓN DE LA 2DA. GUERRA 394
Los siguientes textos son copias textuales de documentos personales del Sr. Faedo, referidos a los años 1943 a 1947. 394

ANEXO 7: PALABRAS E HISTORIAS DEL CAPITÁN ATILIO "COCO" PORRETTI 397
1) "Prólogo 397
2) "Cualquier parecido con la realidad..... 397
3) "La caída del submarino 398
4) "Operaciones secretas 399

ANEXO 8: A LOS BUZOS EN SU DÍA 401
Palabras de Bienvenida a los Buzos en la Fiesta del año 2003 401
A los Buzos en su día (8 de noviembre)1 401

ANEXO 9: LA ABP Y LA PROBLEMÁTICA DEL BUZO PROFESIONAL 402

BIBLIOGRAFÍA 404
DIARIOS 408
LEGISLACIÓN CONSULTADA 408
PÁGINAS WEB 408
FUENTES PRIMARIAS 409
ENTREVISTAS: gracias a todos!..... 410

LA AUTORA 412
PREMIO A LA PRIMERA EDICIÓN DE ESTE LIBRO 413

PREPARANDO LA INMERSIÓN HISTÓRICA...

"Porque en aquel tiempo, el que hacía buceo era
porque era medio aventurero. El que tomaba esta profesión
era medio aventurero. En aquel tiempo, el buzo era medio ***pirata****.*
No teníamos materiales para trabajar, siempre teníamos para arreglar."

MARCELINO SOTURA, LA PLATA, 15/12/02

Desde el primer momento que decidí buscar información de la historia del buceo en Mar del Plata, sabía que no quería caer en una cronología de equipos subacuos. Me interesaba contar la historia desde los propios protagonistas, desde la perspectiva de aquellos que su vida transcurría bajo el agua, los que "mojaban el traje". Por eso, realicé numerosas entrevistas. Viajé a Buenos Aires, Olivos, La Plata, Necochea, Rosario y por la zona de Mar del Plata, para registrar y grabar los recuerdos de los antiguos buzos del puerto marplatense. El esfuerzo personal realizado durante años se concretó en este libro.

Aviso que este libro no es un manual de buceo. El que quiera aprender a bucear debe hacer un curso con un instructor. Tampoco es una historia del puerto, de Mar del Plata, de la Agrupación Buzos Tácticos, de la Escuela de Buceo, de los naufragios, de la guerra de Malvinas, de las plataformas petroleras, de salvamento de buques, aunque todos estos temas se mencionan y se desarrollan en cierto grado.

El eje central es el **BUCEO**. Desde esa perspectiva se ha ido construyendo el contenido y desarrollo de los temas. Por eso traté de mostrar los comienzos de la actividad subacua, las dificultades de los inicios, relacionar el crecimiento del buceo con la demanda portuaria, marcar los procesos históricos y etapas del buceo en Mar del Plata, la enseñanza del buceo en el ámbito estatal militar y su evolución al ámbito civil. Y principalmente, divulgar en que consiste **"SER BUZO".** Que el buceo no se limitaba a ver pececitos de colores de aguas cálidas, sino que en Mar del Plata hubo trabajo subacuático desde el siglo XIX.

El libro está estructurado en nueve capítulos. En realidad, cada uno de ellos se puede desarrollar en el futuro de manera independiente. Hay muchos temas (diría todos) que darían forma a otros libros futuros. Afortunadamente, la historia del buceo en el puerto de Mar del Plata ha sido tan importante, compleja, variada y polifacética, que superaba ampliamente las posibilidades de estas páginas. Espero poder seguir desarrollando y profundizando estos temas para incluirlos en otros volúmenes a realizar en el futuro. Indudablemente, quedaron muchos aspectos para seguir investigando.

Tengo que agradecer a todos mis entrevistados. Sin ellos no hubiera habido material para hacer este libro. Muchos creyeron en mi proyecto y confiaron en mí. Recuerdos, emociones, fotos personales, hacer una entrevista nunca es fácil. Cuando vuelvo a leer los relatos recuerdo los tonos de voz, las miradas, los silencios. Ojalá que haya logrado reproducir no sólo los contenidos sino también el clima, el ambiente de la entrevista. Me gustaría que el lector sienta que el buzo le habla directamente a él. Siempre hay sentimientos que afloran y es difícil no conmoverse. He respetado el

modo coloquial, frases a veces cortadas en el diálogo y palabras repetidas para enfatizar algo. Debido a los testimonios, el lector puede enterarse de las experiencias vividas por los buzos del puerto de Mar del Plata.

Hay personas que tengo que mencionar porque su colaboración marcó etapas en mi investigación. Un momento trascendental fue cuando participé de un concurso de personal docente para la Escuela de Submarinos y Buceo en el año 2000. Logré el segundo lugar en el orden de mérito. En esas circunstancias solicité permiso para buscar datos en dicha institución. La excelente predisposición del Teniente Mariano Reguero, quien estaba a cargo de la misma, me alentó a ir todas las veces que fuera necesario. La amabilidad del suboficial Carlos Alberto Olmos quien me explicó aspectos del buceo, también fue importante para mí. En todos estos años, la Escuela de Submarinos y Buceo siempre estuvo abierta a mis inquietudes. Cambiaron las autoridades por el paso del tiempo pero se mantuvo esa actitud.

Dentro del ámbito militar, hay muchas personas que debería mencionar. Se destacan Sandra López, del Museo de la Fuerza de Submarinos y Buceo de la Escollera Norte; la bibliotecaria del Departamento de Estudios Históricos de la Armada, conocido en realidad como “la casa amarilla” en La Boca, el suboficial Mazzeo del Archivo General y el Capitán Martínez Pereyra, actual director de la Escuela de Submarinos y Buceo. Y, por supuesto, todos los buzos de la Armada, retirados y en actividad que he entrevistado que figuran en este libro.

Este “buceo histórico” no hubiera sido lo mismo sin la colaboración del director del Museo del Hombre del Puerto, “Cleto Ciocchini”, el artista plástico Héctor Becerini. La información sobre el buzo Ayub fue decisiva para realizar el capítulo dos.

En el ámbito portuario, desde el primer momento Luis “Indio” Toledo confió en mis ideas sobre un libro de historia del buceo y localizó a otros buzos. Gracias a él pude entrevistar a “Chapaleo” Montes y a Alberico Faedo. Todos los buzos profesionales de Mar del Plata han colaborado con algún dato, en mayor o menor medida. Cuando funcionaba la empresa Toledo&Canal, pasé muchas horas durante estos cinco años observando la labor de los buzos. El Anexo 2 de este libro referido al trabajo subacuático en el puerto de Mar del Plata, se basó principalmente en las notas y grabaciones que realicé en ese galpón de buceo.

Con respecto al capítulo de buceo deportivo, la colaboración de José Sanjurjo, presidente del C.A.S.E., Centro de Actividades Subacuáticas Escualo fue imprescindible. En esa institución, se destacaron Jesús Arévalo, Ana Camurri y Jorge Chiodi, quienes me proporcionaron información. Horacio Giaccaglia y Alberto Bienenfeld, del A.M.B.A, Agrupación Marplatense de Buceo Autónomo, también tuvieron una muy buena aceptación a mis preguntas y entrevistas.

Si bien todos los entrevistados han sido muy importantes, hay que destacar el capítulo de los Buzos en la Guerra de Malvinas. Esa parte del libro nació imprevistamente, fruto de un diálogo con el buzo salvamentista Orozco cuando él me dijo: -Tengo un buceo en Puerto Argentino del mes de Abril de 1982. ¿Lo quiere? -¡Claro! Malvinas sigue siendo un tema doloroso y difícil en la historia Argentina. Quise mostrar la presencia de los buzos durante el conflicto desde el punto de vista de ellos.

En la Prefectura Naval de Mar del Plata siempre trataron de contestar mis preguntas

y facilitarme material. Recuerdo las gestiones de Julio Bibbó durante el 2001 ante el Servicio de Salvamento, Buceo y Protección Ambiental, para conseguirme datos históricos. Los buzos de la Prefectura siempre tuvieron una actitud de reconocimiento hacia el objetivo propuesto: una historia de los buzos

Pasé muchas horas leyendo diarios y buscando datos en la biblioteca del Museo Histórico Municipal, “Roberto T. Barili”, en villa Mitre. Cuando comencé a ir, fue muy importante para mí la excelente atención de la Licenciada Marta Lamas. El personal del Museo tiene una excelente paciencia hacia los que vamos a consultar su material.

Una aclaración respecto a la bibliografía. Cuando empecé esta investigación histórica citaba los libros según mis épocas pasadas de estudiante, es decir, primero autor y luego título. Pero, actualmente se debe escribir el autor y luego el año de edición. Preferí mantener el mismo estilo al menos en este libro, porque fue así como empecé.

Con respecto a los equipos de buceo, he destacado el antiguo traje estándar, “el de la escafandra” y los equipos de circuito cerrado a oxígeno usados en los comienzos de los buzos tácticos. No consideré necesario explicar los actuales SCUBA o equipos autónomos de aire porque es factible verlos en funcionamiento y conseguir bibliografía. En un libro es necesario seleccionar. No se puede poner todo. Así que preferí mostrar la tecnología subacua usada en Mar del Plata que forma parte de la historia.

En este preludio a “la inmersión histórica en el buceo marplatense”, es difícil narrar toda la génesis y desarrollo de una investigación que me llevó cinco años. Este libro se realizó con mi decisión personal pero también con la buena voluntad de muchas, muchas personas. La búsqueda de datos la hice “a pulmón”, insistiendo e insistiendo.

Estimado lector, tenga en cuenta que decir: *“-soy buzo y hago la historia del buceo”*, significaba a veces que se me quedaran mirando con extrañeza. Por supuesto que pasé situaciones a veces desagradables o de incomprensión ante mi tarea. Tuve muchos obstáculos en el camino. Debido a eso, me resulta todavía más valioso este libro. Es mi mayor anhelo que sirva para que muchos conozcan en parte “la Mar del Plata subacuática”. Hay mucho por hacer, demasiado para investigar pero también hay que disfrutar. Estas palabras fueron una mezcla de agradecimientos, confesiones y avisos preparando la inmersión en la lectura. El objetivo básico es conocer qué pasó con el buceo en Mar del Plata, así que... ¡A bucear en la historia del buceo!

Verónica Elvira Iñurrieta
Mar del Plata, junio de 2005

Fresco asirio, realizado en el año 885 AC, que se encuentra
en el British Museum de Londres.
(Foto tomada por la autora)

CAPÍTULO 1: VICENTE CARBONI, EL PRIMER BUZO DE MAR DEL PLATA

Antecedentes en el mundo y evolución tecnológica de la actividad subacua

El ser humano ha desarrollado actividades acuáticas desde los tiempos prehistóricos. La necesidad de sumergirse en el mar estuvo causada por motivos militares (defensa o ataque), pesca o simplemente placer. Un antiguo fresco asirio [1] realizado en el año 885 A.C. mostraba hombres buceando en esas épocas. Los buzos se desplazaban en posición horizontal moviendo las piernas y respirando por medio de un odre[2] lleno de aire.

Son varios los ejemplos de la antigüedad referidos a actividades subacuas. Por ejemplo, los escritos de Herodoto del año 332 A.C. sobre un buzo llamado Escilias de Sicione; Alejandro Magno empleó buzos para retirar objetos que obstaculizaban su paso por el puerto de Tiro; y los urinatores romanos que atacaban, transportaban víveres por mar a las ciudades asediadas y llevaban mensajes inscriptos en brazaletes de plomo.

El mar Mediterráneo desde la antigüedad ha sido fuente de trabajo constante en la búsqueda y recuperación de objetos perdidos. Durante el siglo I A.C. había incluso una escala de sueldos para los buzos que trabajaban en esa actividad y el pago era según la profundidad que descendían. Ese acuerdo salarial se aplicaba en los principales puertos del Mediterráneo oriental. En esa época, la inmersión se hacía en apnea conteniendo la respiración. Por lo tanto, los hombres que se dedicaban al buceo tenían un buen estado físico, resistencia natatoria y capacidad pulmonar.

Durante la Edad Media no se encontraron hechos relevantes relacionados con el buceo. Desde el siglo XV aparecieron referencias de trabajos subacuáticos causados por la expansión marítima europea, los viajes de exploración oceánica, y por el aumento en cantidad y tamaño de las embarcaciones. A mayor tonelaje del barco era también más costoso sacarlo a tierra para solucionar un problema. Además de buscar objetos perdidos y remover obstáculos para la navegación una tarea de los buzos siempre ha sido solucionar las averías de los buques, aquellas que fueran posible de remediar sin necesidad de llevarlo a superficie en un varadero [3]. Un ejemplo de ese tipo aunque fallido sucedió durante la expedición Magallanes-Elcano, viaje que marcó una etapa en la historia de la navegación mundial. Magallanes ya había fallecido cuando las embarcaciones “Victoria” y “Trinidad” fondearon en las afueras de Tidore, donde el rajá sultán El-Mansur les dio la bienvenida a los navegantes. Cuando estaban próximos a seguir viaje, el barco “Trinidad” tuvo una filtración en el casco. El sultán El-Mansur continuando con su hospitalidad, y preocupado por la situación envió a buscar a un pueblo próximo a algunos buceadores expertos. Lamentablemente, ellos no pudieron encontrar el lugar de la filtración y no hubo otra alternativa que descargar el “Trinidad” y carenarlo en la playa. El buque “Victoria” siguió viaje al mando de Elcano. Sin necesidad de ahondar en detalles de esta expedición náutica (la primera que dio la vuelta al planeta Tierra), fue válido el dato para mostrar que la necesidad del servicio subacua era común en las sociedades marítimas. El buzo era el trabajador experto

que se zambullía tratando de solucionar los problemas de las embarcaciones. Su especialidad laboral ha sido esencial en el ámbito portuario.

Durante siglos y miles de años, la permanencia bajo el agua dependía de la capacidad pulmonar del buzo y no por la tarea a realizar. Esto era frustrante y limitante. Por lo tanto, hubo constantes intentos para superar esa barrera. Durante los siglos XVI y XVII, se realizaron una gran cantidad de intentos con el fin de lograr la respiración subacuática para poder proveer de aire al buzo. La cantidad de inventos con mayor o menor éxito diseñados fue muy extensa. Recién en el siglo XIX la tecnología pudo responder a la demanda de trabajo de buceo.

La lista de campanas submarinas diseñadas durante el siglo XVII puede superar los fines de este libro. Los numerosos intentos efectuados mostraban el interés humano por sumergirse. La mayoría de las veces la motivación tenía un fin exclusivamente monetario y consistía en la búsqueda de tesoros en los naufragios. Esta modalidad y tipología de trabajo subacuático continúo durante el siglo XVIII. La campana diseñada por Spalding en 1775 podría ser considerada un predecesor del submarino. Este inventor modificó la que creó el astrónomo Halley[3bis], añadiéndole a la parte superior de la campana una cámara provista de grifos, que podía llenarse de agua para sumergirse y para emerger la expulsaba. Esa forma de lastrar y modificar la flotabilidad de positiva a negativa y viceversa, para posibilitar el descenso y ascenso sería similar a la que llevarían a cabo los submarinos.

El desarrollo y evolución de “las embarcaciones sumergibles” ha sido vasto y complejo. Sin embargo, un invento más reciente y que pocos conocen fue realizado por el **ingeniero argentino Dentone**[4], quien diseñó una **campana de salvamento,** para llevar a cabo operaciones de auxilio a la tripulación de un submarino hundido. Lamentablemente, siempre fue más fácil encontrar datos de antiguos inventos porque no se ha valorado o se ha ignorado lo realizado por compatriotas.

El traje pesado de Siebe y el éxito de los hermanos Deane

Retomando la evolución tecnológica subacua para el descenso de un hombre, poco a poco, se fue pre-configurando el modelo de traje pesado de buceo que se standarizó en el siglo XIX. Si bien Augusto Siebe fue el que patentó el equipo standard, “el de la escafandra”, como todos los inventos no fue un producto sorpresivo sino el resultado final de varios intentos anteriores. Su predecesor más cercano fue la creación de la escafandra del alemán Klingert, en 1788. Ese modelo era un cilindro de hojalata que rodeaba la cintura del buzo y una cúpula que le protegía la cabeza. Esas dos partes estaban unidas por un saco de cuero estanco, con aberturas para sacar los brazos. También tenía calzas de cuero hasta las rodillas. Para respirar había dos tubos, uno que proveía aire puro y el otro servía para eliminar el aire viciado. Con pesas de plomo se aseguraba la estabilidad del buzo. A grandes rasgos, el invento de Klingert se anticipó al de Auguste Siebe.

En esos años el gran incentivo para los inventos subacuáticos era el lucrativo negocio de buscar naufragios, es decir, la búsqueda de tesoros sumergidos. Siebe continuó la línea investigativa de permanecer bajo el agua fuera de una campana, con un equipo que le permitiera al buzo respirar. En 1819, Augusto Siebe patentó su primer modelo

de escafandra que consistió en una pequeña campana que protegía sólo la cabeza y se mantenía en posición vertical debido al lastre que tenía en el borde. Mediante un tubo se conectaba la misma a una bomba de aire en superficie. El aire respirado salía en forma de burbujas por el borde de la campana. El buzo sumergido se movilizaba de forma vertical y caminando. Esa era la única manera posible de desplazamiento debido a los zapatos de plomo. Siebe perfeccionó su escafandra. Pero, si bien algunos le adjudican la invención del traje standard de buceo, otros historiadores rescataron la acción realizada en este campo de los hermanos Deane.

Los hermanos John y Charles Deane trabajaban en el negocio de la recuperación de objetos hundidos. En el año 1823 patentaron lo que se denominó un aparato de humo para uso de los bomberos. Cinco años después registraron el "traje de buzo Deane" que consistió en un traje pesado que protegía del frío, el casco con ventanillas se apoyaba sobre los hombros y se unía a una bomba de aire en superficie mediante una manguera. El aire viciado salía por debajo del casco y no ocasionaba ningún problema, siempre y cuando el buzo estuviera siempre erguido. Los hermanos Deane realizaban sus actividades de recuperación subacuática en la región de Canterbury, vivieron en la ciudad de Whitstable, en el Reino Unido y sus acciones han sido reconocidas por el Whitstable Museum and Art Gallery[5]. La acción de los hermanos Deane fue decisiva para la difusión de la tecnología que permitía descender a naufragios ubicados a una mayor profundidad y más importantes debido al tamaño y carga de las embarcaciones. El interés siempre estuvo presente pero la dificultad era acceder al mundo submarino.

Un momento fundamental en la evolución y difusión del buceo fue la decisión de John y Charles Deane de llevar su invento al Almirantazgo inglés. En 1831 realizaron una demostración especial para el Jefe de Ingenieros y Mecánicos de la Royal Navy, Simón Goodrich, haciendo descender un buzo en la entrada del puerto de Porstmouth. Pero, las autoridades presentes no se impresionaron y no produjo ningún resultado inmediato. Al año siguiente, los hermanos Deane hicieron una exhibición de sus habilidades como buzos a Sir James Beresford en persona. Nuevamente, las autoridades de la Royal Navy no consideraron de interés el equipo de buceo. Los Deane no se dieron por vencidos y perseveraron.

El respaldo decisivo para demostrar la eficacia del traje pesado, "el de la escafandra", fue la insistencia de los hermanos Deane en demostrar su utilidad y en la aceptación del mismo por parte del coronel Pasley. En 1838, el coronel Pasley, miembro del cuerpo de Ingenieros de la Royal Navy, vio en uso el equipo de los hermanos Deane y vislumbró sus potencialidades para remover el naufragio del "Royal George". En 1782 el buque de la armada inglesa, "Royal George" estaba hundido en un sitio que obstaculizaba la navegación a la entrada de la base naval y justo a la entrada del importante puerto de Portsmouth. Era un problema que se perpetuaba en el tiempo sumando fracasos en su remoción, y también era un desafío subacuo para solucionar. En 1839, el coronel Pasley asumió la responsabilidad de limpiar los restos del "Royal George" y lo hizo teniendo en cuenta los buzos civiles de Whitstable, condado de Kent.

Los buzos civiles de Whitstable fueron exitosos donde habían fracasado todos los intentos de la Royal Navy. El "Royal George" fue removido. En 1840, el coronel Pasley

decidió que el cuerpo de ingenieros debía incorporar la técnica de los buzos civiles. Seleccionó a algunos que habían participado de los trabajos para que aprendieran el uso del equipo de buceo. El instructor civil fue el buzo George Hall de gran renombre en Whitstable .

Toda esta actividad le dio mucha publicidad al trabajo de buceo. El historiador oficial del gobierno inglés describió las tareas realizadas con bastante detalle. Los buzos trabajaban en turnos de seis a siete horas a una profundidad de 18 a 21 metros. Más allá de la eficacia del equipo de buceo y de la habilidad de los hombres, había quejas frecuentes de dolores reumáticos y de frío. En esos años se desconocía la enfermedad de la descompresión o enfermedad de los buzos, que afectaría en mayor grado años después a los que trabajaron en el puente de Brooklyn, en Nueva York. Las investigaciones del fisiólogo francés Paul Bert demostrarían su existencia pero recién en 1878.

Mientras los hermanos Deane realizaban los trabajos subacuos e intentaban interesar a las autoridades, Auguste Siebe en 1837 patentó su segundo modelo de escafandra. Lo perfeccionó dotándolo de un traje de tela cauchutada impermeable con un peto, al cual se le atornillaba el casco esférico de bronce con ventanitas. El equilibrio del buzo se lograba con pesos colocados en el pecho y en la espalda. Ese sería el equipo standard que se popularizó y se difundió durante el siglo XIX. Fue usado hasta mediados del siglo XX, siendo reemplazado por el equipo autónomo.

La década de 1830 fue fundamental en la historia de la tecnología subacua. El patentamiento del traje standard de Siebe y la persistencia de los hermanos Deane para interesar a las autoridades en el tema de buceo fueron fundamentales en la evolución del buceo. Tres años después cuando el trabajo de remoción del “Royal George” había finalizado, los buzos adiestrados de la Royal Navy ya tenían experiencia como sus instructores civiles. Sin embargo, incorporar el buceo de forma permanente seguía siendo algo difícil de aceptar para los altos mandos navales. La insistencia del coronel Pasley logró que el capitán del HMS Excellent, la escuela flotante Gunnery en Porstmouth, lo apoyara en sus ideas y también presionara a las autoridades. En 1844, quedó definitivamente instalada la sección de entrenamiento de buceo a bordo del buque escuela Excellent. Desde entonces, el ejemplo de la armada inglesa de incluir el servicio subacuo se extendió en diversos lugares durante el siglo XIX. Y, también en Génova, ciudad desde la cual, vendría el primer buzo profesional que trabajó en Mar del Plata. La utilización del traje standard de buceo patentado por Augusto Siebe se acrecentó y se difundió. El siglo XIX fue un salto tecnológico importante para la actividad subacua. El hombre pudo trabajar bajo el agua cómodamente, respirando el aire enviado desde superficie mediante una bomba manual. Se había superado definitivamente la etapa de apnea en el buceo profesional. El buzo ya no dependía de su capacidad pulmonar como en la antigüedad pero estaba unido a la manguera que le proveía el aire, y eso podía limitar sus movimientos.

El surgimiento del buceo autónomo

La escafandra inventada en el siglo XIX continuó evolucionando pero el buzo

seguía dependiendo del ayudante en superficie, quien controlaba el funcionamiento de la bomba de aire y se ocupaba de desenrollar y enrollar la manguera. El sistema de buceo autónomo (significaba que el buzo era libre en sus movimientos sin estar atado a una manguera de aire) no fue un invento sorpresivo de Jacques Cousteu en el siglo XX, sino que fue el resultado de un proceso. En 1866, el problema de darle aire al buzo a la misma presión[7] en la que se encontraba bajo el agua tuvo una primera respuesta cuando Benoist Rouquayrol patentó el primer regulador a demanda, precursor de los actuales. En 1878 Fleuss inventó el primer aparato autónomo de circuito cerrado comercializable, que funcionaba con oxígeno al 100%. En esos años se desconocía que a cierta presión el oxígeno[8] es un gas tóxico. El invento de Fleuss fue perfeccionado y se pudo utilizar botellas con capacidad para almacenar oxígeno a más de 200 bars. Con esos cambios, durante la Primera Guerra Mundial se convirtió en el equipo de salvamento habitual de los submarinos de la Royal Navy. El equipo autónomo de circuito cerrado siguió desarrollándose debido a su utilidad con fines bélicos. Era el más indicado para atacar, poner bombas y escapar debido a que no soltaba burbujas hacia el exterior.

El sistema autónomo de circuito abierto que funcionaba a aire y utilizado con fines civiles se desarrolló con posterioridad al circuito cerrado de oxígeno. Un oficial de la armada francesa, el comandante Le Prieur, fabricó un equipo incorporándole una botella reforzada de aire comprimido. Fue la dupla integrada por Cousteau y Gagnan, la que inventó y divulgó, el primer sistema de circuito autónomo seguro y eficaz. Jacques Cousteau era un oficial de la armada francesa y Emile Gagnan, era ingeniero. Al unir sus conocimientos y habilidades produjeron el éxito e hicieron que el buceo se divulgara de una forma inimaginable durante el siglo XX. Fue el surgimiento de una actividad desconocida: el buceo deportivo con aire comprimido. Hasta el siglo XX un buzo era sólo un trabajador del ámbito marítimo y muy especializado. Desde mediados de esa centuria se empezó a conocer también al buceador deportivo. Eso fue posible debido a la difusión y abaratamiento de la tecnología subacuática. Así como en el siglo XIX el hombre pudo trabajar cómodamente bajo el agua, en el siglo XX al liberarse del traje pesado y bucear de manera autónoma y libre, el ser humano pudo disfrutar del mundo submarino y cumplir un sueño de miles de años.

Los comienzos del buceo profesional en Argentina

"El salvamento de buques es una ciencia de vagas suposiciones,
basadas en discutibles figuras tomadas de instrumentos incompletos,
llevado a cabo con equipos de problemática exactitud,
y por personas de dudosa formalidad y cuestionable mentalidad."
Palabras de un buzo salvamentista de P.N.A. dedicado
a esa honorable profesión y traducido de un libro norteamericano. Gracias A.P.A.

Los comienzos del buceo en la República Argentina se originaron en la época colonial cuando España era la dueña de estas tierras. Esa actividad subacua fue siempre necesaria en el ámbito portuario, especialmente en lo referido a la remoción de buques varados que obstaculizaran la navegación. Por lo tanto, referirse a los inicios de la

actividad subacuática en el país implicaba tratar el buceo salvamentista y primordialmente, en el sector estatal.

La definición de salvamento según la Prefectura Naval Argentina

Actualmente la Prefectura Naval Argentina es la institución encargada de controlar el buceo profesional. En la historia de esa institución se encontraron datos sobre los primeros buzos en Argentina, que se dedicaron a tareas de salvamento y buceo. ¿Pero, qué es el salvamento de buques? ¿En qué consiste? La División de Salvamento y Buceo que pertenece al Servicio de Salvamento, Incendio y Protección Ambiental, (SERSIPA) de la Prefectura Naval Argentina, define el concepto de salvamento como: *"El salvamento, tanto en el área marítima, fluvial o lacustre, comprende toda acción tendiente a evitar la pérdida de buques, aeronaves, materiales y tripulaciones o a su recuperación, con el fin de mantener la vía navegable o puerto en el más alto grado de operatividad; como también a librar a la embarcación y personal de los eventos de la navegación o acaecimientos propios de ella, por los que se encuentran en peligro...el buceo es el medio idóneo por excelencia que toma intervención en gran parte del desarrollo de estas actividades y que hace posible el desenvolvimiento de las mismas, por ello* ***el salvamento o asistencia se encuentran necesariamente ligados al buceo como herramienta primordial para el éxito de las mismas****...Cualquier maniobra, desde el zafado de un buque varado hasta la remoción o reflotamiento de un buque hundido, entra en el término salvamento, tanto en el ámbito de policía de seguridad de la navegación, en el militar o en el comercial. Es difícil precisar cuándo comenzó el salvamento de buques..."*[9]

Antecedentes de salvamentos de buques y limpieza de puertos

Desde la época hispánica fue posible encontrar de manera concisa los primeros datos sobre el salvamento de buques hundidos. Las primeras disposiciones legales de la época colonial sobre salvamento fueron sancionadas en 1793, cuando el rey Carlos IV estableció las Ordenanzas Generales. Se establecía un nuevo ordenamiento de funciones para la autoridad marítima. Entre otros puntos, se reglamentaba las funciones de policía general de puertos. En el tratado VII, compuesto por 194 artículos había referencias sobre salvamento marítimo; determinación de áreas para operación con explosivos; verificación de la seguridad y fondeo; prevención de la contaminación; prohibición de arrojar lastres y basura al agua; y en especial, sobre los restos náufragos, medidas sobre su extracción, remoción y desguace.

La autoridad dentro del puerto dependía de la Capitanía General de Puertos, la cual, entre otras funciones debía:

- prestar asistencia y salvamento a los buques,
- remover los cascos de los buques hundidos,
- recuperar las anclas perdidas,
- eliminar los obstáculos para la navegación.

La Capitanía General de Puertos debía cumplir con esos objetivos. Pero, ante la carencia de medios para poder realizarlas, no tenía otra alternativa que la contratación

de particulares y luego, realizar la verificación del correcto cumplimiento de lo pactado. El primer antecedente de este tipo de contratación se produjo en 1862 cuando el gobierno nacional aceptó la propuesta de los señores Cerro y Ratto, para la extracción de varios cascos hundidos desde la boca del Riachuelo hasta la vuelta de Rocha. Debían sacar los restos y dejar el río completamente limpio en el término de ocho meses. Asimismo, se pactó el costo de la tarea y que en caso de no cumplimiento de lo establecido, debían devolver las sumas recibidas. El teniente coronel Angel Basso, subdelegado del Riachuelo, tuvo a su cargo la fiscalización de las tareas encomendadas a los señores Cerro y Ratto. Basso, envió un informe fechado tres de Junio de 1863, a su superior inmediato, el coronel Francisco Seguí, capitán del Puerto de Buenos Aires, comunicándole que: *"... la empresa encargada de la limpieza del Riachuelo, ha sacado el casco que se encontraba al lado del queche PAPSE, y que ha iniciado las tareas de extracción de este último..."* [10]

El primer antecedente de adquisición de medios adecuados para llevar a cabo tareas subacquas data de 1867, cuando la Capitanía del Puerto de Buenos Aires, compró un "traje submarino". Fue enviado desde Inglaterra en el vapor "Calypso" y arribó al país en febrero de 1867, acompañado de instrucciones para su uso. Ese equipo de buceo le fue entregado a Samuel Bourbuis para que realizara las primeras inmersiones y sólo por un mes.

También en 1867 hubo un llamado a concurso para la limpieza del puerto, convocado por la Capitanía General de Puertos. Se pretendía extraer los cascos abandonados y recuperar las anclas perdidas. El movimiento naviero del puerto de Buenos Aires hizo que las autoridades se preocuparan por su limpieza. El modelo de desarrollo económico implementado en esos años de la historia argentina estaba basado en la exportación de materias primas. Por eso, el crecimiento del movimiento de arribos y zarpadas de las embarcaciones, el auge de la actividad portuaria hacía necesaria e imprescindible óptimas condiciones de operatividad. Durante varios años se repitió la convocatoria a particulares interesados en hacer esa actividad de limpieza y remoción de restos.

La remoción de restos y limpieza del puerto de Buenos Aires fue una preocupación constante a medida que crecía el movimiento naviero. En 1869, fue publicado durante varios días el llamado a licitación[11] para la limpieza del puerto de Buenos Aires, bajo la responsabilidad de la CapitaníaGeneral de Puertos. Para llevarla a cabo se subdividía en 10 secciones, abonando el gobierno el precio estipulado a la terminación de cada sección y habiendo sido previamente verificada por una comisión nombrada especialmente. Había urgencia en la necesidad de tener la máxima operatividad para la navegación. La limpieza del fondeadero de los vapores no debía demorarse más de dos meses. El contratista que ganara la licitación tenía bajo su cuenta, la responsabilidad no sólo de remover cascos sino de conducirlos fuera del área de operatividad.

El incremento naviero resultado de la exportación de productos agrícolas, transporte de inmigrantes y creación de barcos a vapor, era considerable en el puerto de Buenos Aires. Las agencias marítimas realizaban constantemente publicaciones en el diario La Prensa sobre el arribo y salida de los barcos a vapor. Pero, como en toda actividad humana siempre hay consecuencias no deseadas. El aumento de embarcaciones también produjo buques varados que hacían necesaria su remoción, un problema repetido en la historia portuaria argentina.

Noticias submarinas: el caso del “Augusta”, la lámpara subacua y la escafandra.

El interés por los naufragios y obtener tesoros ha estado siempre vigente e impulsó la experimentación de la tecnología subacua. Era una actividad muy lucrativa para aquellos que podían sumergirse utilizando en esos años, el equipo pesado con escafandra (standard) patentado por Augusto Siebe. El rescate del “Augusta” fue noticia[12] en Argentina en 1870. El “Augusta” era un buque de guerra inglés con 64 cañones y una tripulación de 300 hombres que había naufragado en la boca del río Delaware, en Estados Unidos, el 20 de Octubre de 1777. Para los lectores argentinos fue algo insólito. El exitoso reflotamiento llevado a cabo en 1870 casi cien años después, posibilitó el rescate de tres cañones, 600 toneladas de balas, cien toneladas de hierro que se habría utilizado como lastre, un reloj de oro, gran cantidad de cubiertos de plata y demás objetos. El trabajo subacuático en puertos, construcción de puentes, remoción y reflotamiento de embarcaciones iba en crecimiento desde mediados del siglo XIX, acompañando la demanda económica y sostenido por el desarrollo tecnológico.

En Abril de 1870 también se publicó en La Prensa dos noticias referentes a la actividad subacuática. El título indicaba “Lámpara Sub-marina” y narraba el exitoso experimento llevado a cabo en París a bordo de un buque pontón, desde el cual se sumergió el invento de los señores Leaulé y Derroyel. La lámpara estaba encerrada en un cilindro de cristal muy espeso, y se fijaba sobre un plato. Debajo del mismo había un recipiente de cobre conteniendo oxígeno comprimido en 10 atmósferas, que con ayuda de un grifo manejado por el buzo, se podía facilitar la combustión durante una hora. Asistieron a la presentación del nuevo invento, el almirante de París, oficiales superiores de la Marina rusa y varios ingenieros y discípulos de la escuela politécnica.

La otra noticia fue mucho más extensa y trataba sobre la escafandra. Era una detallada descripción que comenzaba de la siguiente manera: *“..Para que nuestros lectores conozcan el mecanismo del aparato llamado escafandra que recientemente se ha inventado para las exploraciones submarinas y la descripción del traje de los buzos, copiamos de un periódico los siguientes párrafos que dan una idea de ambos inventos..”*[13]. Luego de detallar el traje y la escafandra el artículo finalizaba afirmando que, el aire respirable le permitía al buzo permanecer en el fondo 12 o 15 horas, sin necesidad de renovarlo. Esa cantidad de horas de trabajo eran excesivas y no mencionaba a qué profundidad, pero el interés por lo subacuático se manifestaba en la nota. La información de los avances subacuos a nivel mundial era divulgada por un medio de importancia en la época, como el diario La Prensa.

El presidente Sarmiento y la necesidad de limpiar el puerto de buques hundidos

A nivel nacional, las palabras del presidente Sarmiento al Honorable Congreso de la Nación en el período legislativo de 1870, evidenciaban el interés gubernamental por lo portuario teniendo en cuenta su valor estratégico comercial. El puerto de Buenos Aires debía ser eficazmente operativo para consolidar el crecimiento de la nación. Una parte del discurso del presidente Sarmiento decía lo siguiente: *“...se ha contratado la*

limpieza del puerto de Buenos Aires y se levantarán de su fondo multitud de buques que en él se encuentran sumergidos y millares de anclas perdidas que hacen peligrosa la navegación ...los trabajos divididos por secciones empezarán dentro de dos meses..."[14]

La decisión política emanada desde el gobierno nacional motivada por la necesidad de contar con un puerto operativo se concretó en ese año de 1870. Se autorizó a realizar ensayos de limpieza del Puerto de Buenos Aires, mediante el empleo del novedoso explosivo de la fábrica Nitroglicerin de Suecia, denominado dinamita. En esas condiciones se realizó el contrato con la empresa dirigida por el señor Harrison, la cual debía extraer los cascos hundidos en el puerto y rada de Buenos Aires. Los trabajos se realizaron como se esperaba y finalizó la primera sección el 31 de Julio de 1870.

Sarmiento y el impulso marítimo como cuestión de estado

Durante la presidencia de Sarmiento hubo una decisión política muy clara de apoyo a la cuestión marítima y fluvial. Los conflictos internacionales hicieron tomar conciencia de la problemática. La guerra del Paraguay por la trascendencia que tuvo en esos años, el desempeño de la escuadra imperial, el contacto entre los dirigentes argentinos y los marineros brasileros fueron factores que contribuyeron a despertar el interés por lo relativo al mar. En realidad fue una cuestión de estado ya que Sarmiento tuvo que afrontar litigios limítrofes con Brasil, Paraguay y Bolivia. Había también pendiente pretensiones chilenas sobre la Patagonia. En 1872 fueron encargados a astilleros ingleses la construcción de buques modernos y poderosos con un alto costo. Algunas de esas embarcaciones fueron: "Plata", "Andes", "Paraná", "Uruguay", "Pilcomayo", "Bermejo", "Constitución" y "República". Además de una flotilla de pequeñas torpederas que se denominaron con números. También en 1872 se creó la Escuela Naval. Por lo tanto, en estos años, se produjo el acrecentamiento del movimiento naviero, de la cantidad de embarcaciones, el surgimiento de la formación de personal acorde, medidas para mejorar las instalaciones portuarias y estudios hidrográficos, entre otros ejemplos de progreso en la cuestión marítima.

Además de las acciones estatales en esos años por iniciativa privada se añadió al puerto de Buenos Aires un muelle, el de las Catalinas, en la prolongación de la calle Paraguay. En el estuario y en la red fluvial se inauguraron servicios regulares de vapores. El crecimiento económico hacía crecer también la necesidad de contar con mejores servicios portuarios. Eso demandaría incluso mayor cantidad de mano de obra.

Las funciones de la Capitanía General de Puertos, las palabras del presidente de la Nación al Congreso en 1870, la iniciativa privada, la llegada de buzos extranjeros al país, como el caso de Vicente Carboni en 1860, eran muestras del progreso económico portuario. El modelo económico exportador de materias primas necesitaba imperiosamente contar con salidas acordes a su crecimiento y la capacidad de transporte hacia el exterior tenía una importancia estratégica. En ese contexto, la mano de obra especializada buzo era un engranaje más de la cadena, que mantenía en funcionamiento el proceso económico. Los primeros buzos que vivieron en la Boca

que rescataban objetos caídos de los barcos de vapor, controlaban averías, revisaban cascos, y también eran contratados por los ganadores de licitaciones públicas y por empresas navieras.

El buzo en el reglamento de la Prefectura Marítima de 1883

El incremento de la importancia de lo portuario básicamente por su necesidad estratégica y puerta de comunicación con el mundo, también produjo que se establecieran las funciones del buzo dentro de la Prefectura. En marzo de 1881, se aprobó el *Primer Reglamento y Régimen Interno de la Capitanía General de Puertos*, debido a la iniciativa de Carlos Alberto Mansilla, Capitán General de Puertos. Un decreto del 31 de enero de 1882, cambió la denominación de "Capitanía General de Puertos" por el de "Prefectura Marítima". Ese reglamento y régimen interno fue ampliado en 1883, incorporándose los cargos y funciones de ***perito naval, buzo y práctico*** de la Prefectura Marítima. En el título XIX de ese reglamento[15], desde el artículo 234 al 242 se establecían las funciones del buzo y algunas eran:

- *"el buzo depende directamente de la Ayudantía, y está obligado a cumplir, todas las órdenes de su Jefe en el ejercicio de su industria..."*
- *"el buzo tendrá un ayudante, elegido por él, entre el personal de marineros de la repartición, que sólo se ocupará de ese servicio..."*
- *"el buzo y su ayudante deben vivir en el edificio de la Prefectura, y si esto no fuera posible, permanecer allí, por lo menos el mayor tiempo del día y de la noche, para cumplir pronto y oportunamente, las órdenes que se le transmitieren..."*

Lo anteriormente trascripto no fue otra cosa que el primer antecedente donde se determinaban con especificidad, las funciones y condiciones de trabajo de un buzo dentro de la prefectura. La normativa fue una consecuencia ante la realidad de la labor subacuática. En 1883 el buzo era ya un integrante más de esa institución. Su necesidad de mano de obra era imprescindible dentro del mantenimiento operativo portuario y además el "traje sumergible", el equipo con escafandra patentado por Auguste Siebe ya existía en el país desde hacía años. Estaba determinado que el buzo dependía de la Ayudantía, que no era sino el órgano operativo de la estructura orgánica de la Capitanía General de Puertos.

Los primeros buzos de la Prefectura Marítima

La máxima autoridad de la Prefectura Marítima, el prefecto Carlos Alberto Mansilla, solicitó al Ministro de Guerra y Marina que sea nombrado para el cargo de buzo de la prefectura Manuel Jorge, quien ya era reconocido por su capacidad. El 26 de enero de 1883 se concretó ese nombramiento. Manuel Jorge siguió trabajando como buzo en la Prefectura Marítima hasta febrero de 1889.

En los comienzos del buceo en la Prefectura Marítima había falta de elementos de salvamento y buceo. Debido a que las necesidades de la Armada y del comercio civil se incrementaban, la demanda de servicio subacuático tenía un crecimiento constante:

"En la Memoria Anual de la Prefectura Marítima del año 1892, se hace referencia a la carencia de elementos de salvamento, expresando..."no los tiene actualmente la prefectura, ni ninguna de sus dependencias. El único que tuvo la prefectura por un corto tiempo, fue el vapor Gaviota, mandado a construir expresamente para ese servicio, y le fue retirado para entregarlo a la Armada. ***Las bombas especiales que este vapor tiene, y trajes y máquinas para buzos, se utilizaron más de una vez, en beneficio de la Armada, y del comercio marítimo****..."*[16]

Los buzos que formaron parte de la prefectura con posterioridad fueron: Pilade Cappellaci, quien tuvo sueldo de 120 pesos mensuales y se desempeñó entre 1899 y 1904; Bartolomé Sanfilippo, entre 1904 y 1914 y Joaquín López entre 1914 y 1915. A partir de 1915, el servicio de salvamento y buceo pasó a depender del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, estando en la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables por casi medio siglo.

Buzos del Río de la Plata

Algunos de los buzos [17] que se desempeñaron en el río de la Plata de manera independiente, a fines del siglo XIX y comienzos del XX fueron: *"...Finisterre, el buzo Copiello...el más veterano Bartolomé San Filippo hace 34 años que bucea y ha hecho varios salvatajes notables: entre ellos el de la draga Frías en la canaleta norte, el del vapor "Como", hoy "Ciudad de Corrientes", de la carga del vapor "Taragui", del cargamento de rieles de un vapor de la compañía de Lamport y Holt y de un barco de la casa Garay, en el que encontró dos cadáveres... Vicente Fonda... Pilade Cappellaci... Bartolomé Birgona... Salvador Ranucci y otros.."* Los nombres mencionados eran en su mayoría italianos y así lo afirmaba el autor de la nota, en la cual hacía una descripción acompañada de imágenes sobre el equipo de buzo que se utilizaba. La mayoría eran de procedencia italiana con domicilio fijo en el barrio de La Boca.

Otra confirmación del accionar de los buzos dentro del ámbito portuario fue publicada en La Nación, en la sección CIEN AÑOS ATRÁS, refiriéndose a las noticias del Sábado 29 de Octubre de 1898. Una de ellas decía: *"Noticias administrativas- Objetos abandonados- Los señores Ranucci y Cía, han sido autorizados por el gobierno para extraer y usufructuar los objetos que caigan en las dársenas y diques del puerto y que hayan sido abandonados por sus dueños. Una vez sacados del agua, depositarán en el resguardo los que deban abonar derechos de aduana."*

Desde 1860, acompañando el crecimiento económico de la Argentina, el incremento de la actividad portuaria, el aumento del arribo y salida de las embarcaciones, la necesidad de operatividad y navegabilidad, la actividad subacuática fue tomando un mayor protagonismo siendo incluida dentro de la normativa de la prefectura. Los buzos tanto civiles como estatales tenían trabajo y formaron parte del ámbito portuario.

Los primeros buzos profesionales civiles registrados en Prefectura

En el siglo XX los primeros buzos profesionales civiles registrados en la Prefectura fueron en su mayoría extranjeros, corroborando de esa manera que en los inicios fueron mano de obra inmigrante especializada. La siguiente lista [18] sólo incluye las

primeras ocho habilitaciones pero sirve para evidenciar lo afirmado.

Número de Registro	Nombre y Apellido del buzo	Nacionalidad	Lugar y Fecha de Nac.	Observaciones
01	Juan Bois	Húngaro	Tata (Hungría)1889	Expte. B 7106 C/C 1928
02	Augusto Kaujjuan	Argentina	¿?	Expte K 161C/C 1929
03	José Garma	Yugoslavo Arg. Nat..	Krapay (Yugoslavia) 15/02/1903	Expte G 6783 C/C 1930
04	Pablo Erjavec	Yugoslavo	Eslovenia 09/01/1895	Expte E. 10791 C/C 1931 Y con fecha 25/02/1932
05	Nicolás Zaires	Griego	Bachi Islas Samos (Grecia). 08/02/1893	Expte Z 3014 C/C y con fecha 15/05/1935
06	Gerónimo Tanjara	Yugoslavo	Dalmacia 06/08/1906	Expte T 4182 C/C 1935 y con fecha 05/06/1935. Vive en Comodoro Rivadavia (YPF).
07	Poorth Otto	Alemán	Kasytki ¿?	Expte P 5088 C/C 1935 y con fecha 10/07/1935. Vive en Comodoro Rivadavia. Caleta Olivares.
08	Pedro Pablo Keil [19]	Alemán	Prusia. Alemania. 15/08/1901	Expte K 5447 C/C 1935 y con fecha 12/08/1935.

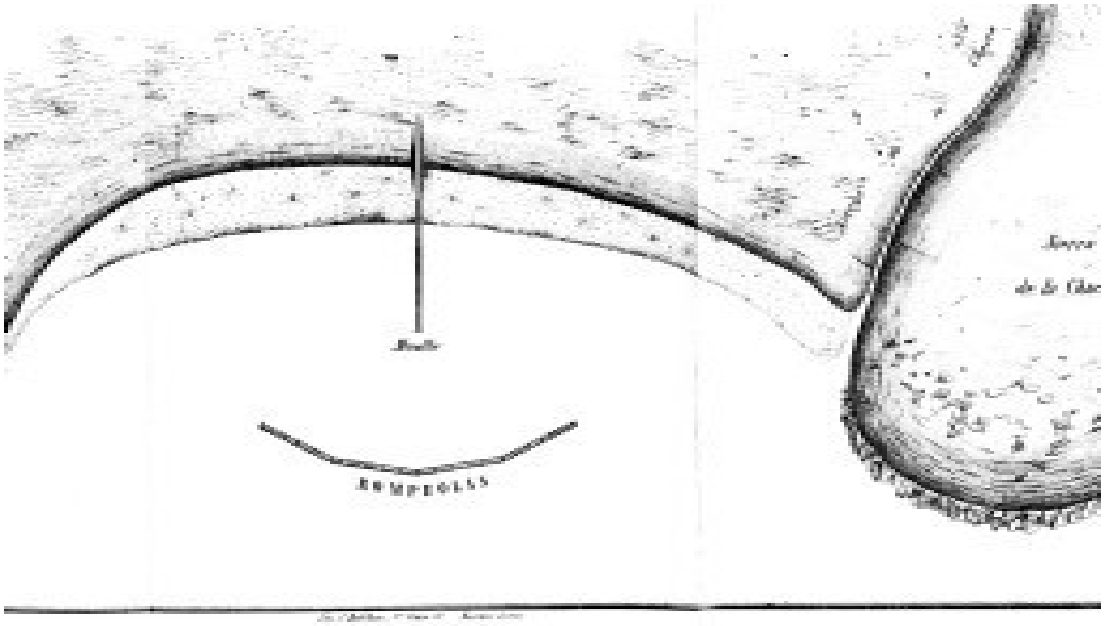
Los comienzos portuarios de Mar del Plata

Coelho de Meyrelles y el proyecto portuario

Para encontrar los comienzos de la actividad portuaria en la región fue necesario remontarse a los años de la acción de Coelho de Meyrelles, a mediados del siglo XIX. El interés comercial consistió en la implementación de una industria saladeril y la exportación de tasajo, que se comercializaba al exterior como alimento de esclavos. El saladero se instaló junto a la desembocadura del arroyo Las Chacras, actual Punta Iglesia. La salida al mar era estratégicamente fundamental para cualquier propuesta económica, máxime teniendo en cuenta la lejanía de Buenos Aires y las dificultades de los caminos. Las cargas en carretas se demoraban bastante y se complicaba ese servicio cuando se producían inundaciones. Las crecidas del río Salado eran frecuentes e impedían el intercambio entre los centros poblados. La comunicación marítima era una vía esencial para la solución a las demoras y dificultades del transporte terrestre. En los orígenes de la historia marplatense, el mar fue un bien valorado porque era el medio para poder transportar y llevar a los mercados lo producido en la región.

El primer estudio para la factibilidad de un puerto no fue producto de la acción estatal sino de los intereses de un particular, José Coelho de Meyrelles. El ingeniero Bragge fue designado para realizar el estudio. Bragge afirmó que la bahía principal, que se encuentraba entre la Sierra de la Chacra (loma de Santa Cecilia) y la sierra de

la Hydra (loma Stella Maris), estaba destinada a la formación de un puerto. Idea que nunca se pudo plasmar en ese sector costero y sólo se hicieron muelles que cumplieron diferentes fines hasta la actualidad.



1-1: Proyecto diseñado por el ingeniero Bragge a pedido de Coelho de Meyrelles

El muelle de Coelho de Meyrelles se construyó en la zona de Punta Iglesia sobre la desembocadura del arroyo Las Chacras. Era pequeño pero tuvo bastante movimiento comercial. Allí desembarcaron los insumos para el saladero y embarcaron el tasajo producido los buques de tipo pailebots, que navegaron bajo el mando de Cándido Ceferino de Ávila y los hermanos Mascarello.

En esos años fue muy importante un personaje poco nombrado en la historia marplatense, el capitán genovés Lorenzo Mascarello, quien llevó a cabo una línea de cabotaje entre Buenos Aires y Carmen de Patagones. En 1845 inició viajes en un buque de su propiedad hasta Bahía Blanca, que en ese entonces tenía sólo unos pocos centenares de habitantes. Esas personas dependían del abastecimiento por vía marítima. Las naves de esa época eran sólo veleros de un palo, llamados “patachos” y la navegación se realizaba sólo con brújula, siguiendo la línea costera. Junto con Lorenzo trabajaba su hermano Domingo, quienes unidos pudieron contar con dos “patachos” para llegar a Carmen de Patagones. En 1850, en esa lejana localidad establecieron una casa de comercio y la flota de los Mascarello aumentó. Esos barcos fueron los primeros de matrícula nacional que llegaron al entonces Puerto de Laguna de los Padres, antigua denominación de Mar del Plata.

Es interesante mostrar algunas coincidencias que se relacionaron con los orígenes, nacionalidad, vocación marítima y lugar de asentamiento al llegar a esta tierra, de los

inmigrantes que trabajaron en los buques o en el agua; es decir, tanto hayan sido marineros o buzos u otros oficios relacionados al mar. El primer armador, navegante responsable de abastecer el Puerto de la Laguna de los Padres fue un genovés y el primer buzo profesional que llegará algunos años después, era oriundo de Sanpierdarena, pueblo cercano a Génova.

Como muchos otros italianos inmigrantes, tanto Mascarello como Carboni vivieron en La Boca. No ha sido posible vincularlos fehacientemente. El buzo Carboni llegó al país en 1860, bastante después de Mascarello. Pero, por su actividad netamente portuaria, la probabilidad de contacto o conocimiento de los hermanos Mascarello y de sus viajes de cabotaje habrá sido muy alta.

Los años de la acción de Patricio Peralta Ramos

Antes de proseguir el período 1860-1877, la época de Patricio Peralta Ramos, es necesario aclarar que técnicamente no es lo mismo un muelle que un puerto. La idea de puerto implica un lugar protegido para las embarcaciones. Y, hasta la habilitación del actual puerto marplatense eso no existió. Los buques corrían peligro de estrellarse contra el muelle en un temporal. Un puerto y un muelle no son sinónimos, son dos conceptos diferentes. El encuadre de actividad "portuaria" sólo pretende mostrar el aspecto "marítimo" de la acción desarrollada por Patricio Peralta Ramos en el "Puerto Laguna de los Padres", primer nombre del poblado maplatense.

El "Puerto Laguna de los Padres " hacia 1860 era una insignificante población costera y los primeros en llegar debieron apreciar las amplias bahías del mar. Peralta Ramos resaltó la cuestión de la importancia de la vía marítima y de la seguridad de amarre de los buques.[20] Eso no es otra cosa que la idea de puerto comercial. Peralta Ramos se interesó por adquirir tres barcos: la barca "Armonía", el bergantín " Eduardo", y el pailebote "Lobería Chica". Con respecto a la barca "Armonía", desgraciadamente no estuvo mucho tiempo en actividad porque se hundió en 1862.

A comienzos de la década de 1860, el movimiento comercial del muelle del Puerto de Laguna de los Padres empezó a destacarse. Desde antes de la fundación de la ciudad ya fue posible encontrar la acción de un pequeño resguardo, que sería el comienzo de la actual delegación de la Prefectura Naval Argentina. Es esta institución la que controla actualmente la actividad marítima y fluvial de buques, mercancías, trabajadores e incluso a los buzos profesionales. Con fecha 27 de Febrero de 1862, el presidente Mitre firmó el decreto disponiendo su creación. Hacia 1870 veinte buques de alto bordo, sin contar las embarcaciones de Peralta Ramos, anclaban en el puerto. El movimiento comercial marítimo que se había iniciado con Coelho de Meyrelles y los pailebots de los Mascarello, se incrementó. En 1880, en tiempos de Pedro Luro, ese modesto resguardo fue elevado a la categoría de receptoría de rentas nacionales por el presidente Avellaneda. La actividad fue creciente en el muelle del "Puerto de la Laguna de los Padres", antigua denominación de la que sería la ciudad de Mar del Plata.

Pedro Luro y su labor marítima

Las inundaciones en la región y la búsqueda de una vía de salida a los productos habían traído a Pedro Luro, al pueblo denominado “Puerto Mar del Plata”. El año de su arribo a Mar del Plata, 1877, se destacó por un violento temporal que provocó muchos daños y cuantiosas pérdidas. Luro había contratado buques que naufragaron y encallaron en la arena. Las naves afectadas fueron “Las Hermanitas”, “Río Negro”, “Reina del Mar” y el bergantín “Oliveira”. Sólo se salvó el pailebot “Bahía Blanca”. Durante la pleamar se pudo rescatar parte del cargamento de dos de las embarcaciones. El shock tanto emocional como financiero fue decisivo para que Luro sostuviera la idea de un puerto abrigado y se abocara a realizar un nuevo muelle.

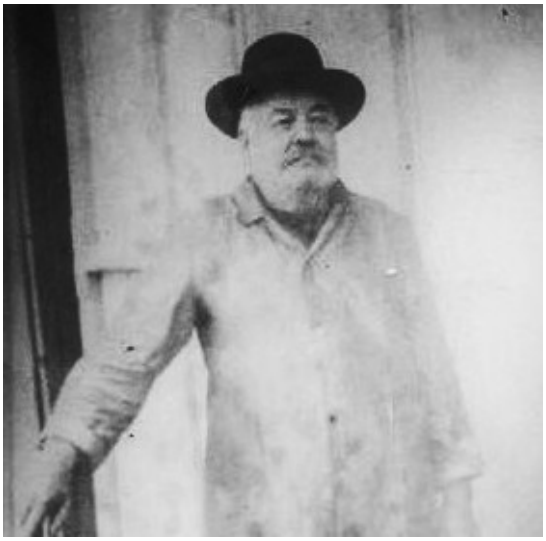
El muelle Luro pensado para exportar los productos del país fue usado también por los primeros pescadores. Tenía pescantes o plumas para cargar los fardos en las embarcaciones. Luro fue empleador de mano de obra calificada como vascos para tareas de ganadería o italianos para labores marítimas. No resultaba sorprendente que hubiera contratado a un buzo, Vicente Carboni, quien también se desempeñó en el muelle.

La llegada del ferrocarril en 1886 dio impulso a la economía marplatense desde la actividad turística. El desarrollo portuario entraba en colisión con la política de puerto único, que ejercía la ciudad de Buenos Aires; y también, con los intereses de la clase alta que tenía reservado para Mar del Plata sólo la función de villa balnearia.

1-2: El muelle Luro. Foto que pertenecio al Capitán Atilio Porretti, gentileza de su hija Ana Porretti.

El primer buzo profesional en Mar del Plata

Vicente Carboni fue uno más de los tantos inmigrantes que vinieron a buscar un porvenir en la Argentina. Las transformaciones de la vida económica, la expansión productiva, la extensión de las comunicaciones y de las líneas férreas y en especial, la necesidad de contratar mano de obra capacitada en las cuestiones marítimas, hicieron que muchos se sintieran motivados a establecerse en el país. Desde comienzos de la década 1860 hubo intentos de limpieza y remoción de restos hundidos que entorpecían la navegación, en el puerto de Buenos Aires y el Riachuelo. Las ciudades portuarias como Bahía Blanca, Rosario, Zárate, Campana y San Nicolás también crecieron en grandes proporciones a fines del siglo XIX, absorbiendo mano de obra especializada en tareas marítimas y en la prestación de servicios e incluso de buceo. En este contexto de progreso y desarrollo, Carboni ingresó al país.



1-3: Vicente Carboni, el primer buzo profesional de Mar del Plata.
Foto propiedad de su nieto, Carlos Carboni

¿El primer buzo de Mar del Plata... alumno de la Escuela de Génova?

Varios fueron los testimonios [21] que señalaron a Vicente Carboni como el primer buzo profesional que trabajó en Mar del Plata. Procedente de Italia, había nacido en Sanpierdarena[22], un pueblo cercano a Génova, en el año 1839. A la edad de 86 años falleció en Mar del Plata. Desde muy joven se dedicó a tareas marítimas. Carlos Carboni (nieto), recordó palabras de su padre sobre la vida de su abuelo antes de venir a Argentina. Decía: "*El abuelo a los 17, 18 años iba con los barcos al Mar Negro. Era aguatero. Llevaba agua a la tripulación.*"[23] Desde Génova se embarcó y se ocupaba en transportar agua a las tripulaciones.

Lamentablemente, no ha sido posible obtener la explicación de cómo llegó a ser,

Vicente Carboni, un buzo profesional. La cercanía de Sanpierdarena al puerto de Génova, uno de los más importantes en la historia marítima mundial, supuso un lugar de atracción de mano de obra de jóvenes de los pueblos vecinos. Quizás en el mismo puerto de Génova o en algún otro, que haya hecho escala en sus viajes por el Mediterráneo observó a buzos trabajando.

El siglo XIX fue una época de cambios y de innovaciones tecnológicas incluso en el campo subacuático como ya se ha mencionado al comienzo del capítulo. El año 1837 fue clave porque Siebe perfeccionó el traje estanco de buceo con un casco sellado (escafandra). Auguste Siebe produjo una "revolución tecnológica" en el mundo laboral subacuático respondiendo a la demanda y rápidamente su invento se difundió.

A mediados del siglo XIX, el traje Siebe ya era ampliamente conocido en los principales puertos del mundo y Génova no debía ser la excepción. La importancia de la actividad bajo el agua determinó la creación de la primera escuela de buceo en Génova. En 1849, por una propuesta del General Della Rocca, ministro de Guerra y Marina del gabinete D´Azeglio se formó la escuela de buzos de Génova. El primer instructor contratado fue Robert Gardner, de origen inglés y tenía la experiencia adquirida en su país. El brevet de buzo se otorgaba a aquel aspirante que superaba la prueba de tres horas de inmersión a aproximadamente 10 metros de profundidad.

Sobre el tema de la escuela de Génova en el siglo XIX, la investigadora en historia del buceo de Italia, Francesca Giacché [24] ha corroborado su existencia entre 1849 y 1869. Luego, se trasladó la misma al puerto de La Spezia donde continúa actualmente y depende de las autoridades de la Marina italiana. Lamentablemente, no ha sido posible certificar la asistencia de Carboni y su aprendizaje de la tarea profesional subacqua, en la escuela de Génova.

Vicente Carboni en "La Boca"

En el siglo XIX a comienzos de la década de los ´60, con tan sólo 22 años Vicente Carboni vino a la Argentina [25], acompañado por sus hermanos menores, Antonio y Agustín. Los Carboni fueron contratados sucesivamente por la Compañía Mihanovich, Casa Gardella y de Garay, importantes empresas navieras de la época. El tráfico marítimo crecía ante la mayor demanda y el establecimiento de servicios de vapores. Los hermanos Carboni se domiciliaron en el barrio de la Boca compuesto por mayoría de genoveses. En esos años era un lugar inhóspito y difícil para vivir. Pero, Vicente Carboni era mano de obra calificada y tenía trabajo como buzo.

Versiones sobre la contratación del buzo Carboni en Mar del Plata

Se obtuvieron dos versiones que no fueron contradictorias sobre la llegada de Carboni a Mar del Plata. Una, la más conocida afirmaba que vino en 1881 por motivos laborales, porque Pedro Luro lo contrató para desempeñar un cargo de responsabilidad en el muelle de su propiedad.[26]

La otra versión ha sostenido que vino por primera vez contratado por Peralta Ramos. Algunos testimonios la avalaron y algunos indicios. Palabras de Juan M. Antolín, publicadas en la revista de La Capital[27] manifestaban que: *"...casi terminada la capilla*

de Santa Cecilia, Peralta Ramos encargó a Buenos Aires estatuas de santos, las cuales fueron traídas por mar, en un barco que naufragó antes de que pudieran sacarlas de la bodega. Como no podían dejarlas, se contrató a don José Carboné[28], buzo, que ejercía su profesión en el barrio bonaerense de la Boca."

El historiador marplatense, el arquitecto Cova recordó una conversación con una nuera de Vicente Carboni. Hace muchos años, Ana Schiola de Carboni, le comentó que su suegro había venido a Mar del Plata, *"...para rescatar unos santos que estaban en un barco hundido"*. ¿Santos o ángeles destinados a la capilla Santa Cecilia? ¿Fueron rescatados de las aguas por el buzo Carboni? De difícil comprobación pero era muy factible. Las palabras de la nuera de Carboni (fallecida) transmitidas por Cova, fueron un indicio válido. Patricio Peralta Ramos puso todo su empeño en la construcción de la capilla en honor a su difunta esposa, Cecilia. Además, madera que procedía de naufragios fue utilizada en la obra. No hubiera sido extraño que Peralta Ramos hubiera contratado un buzo para rescatar estatuas hundidas durante un naufragio. Tenía los medios para hacerlo y los contactos en el sector de transporte marítimo para concretarlo. La costa marplatense tiene ejemplos trágicos de naufragios debido a las inclemencias de los temporales.

Otra voz que apoyó esta versión fue la de Jorge Fernández Schenone, [29] quien escribió: *"En la misma época de la primera temporada de veraneos 1886/1887, se abre en la zona que más tarde se denominaría La Perla, el balneario La Estrella del Norte, de los hermanos Carboni, hijos de don Agustín Carboni, quien desde La Boca, en Buenos Aires llegó a Mar del Plata en tiempos de* ***Peralta Ramos"****.*

Ambas versiones no fueron contradictorias. Simplemente, no se pudo afirmar cuándo vino por primera vez el buzo Vicente a esta región, si fue en la década de 1870 o en 1881. El naufragio de la goleta inglesa Alice y la existencia de elementos rescatados de las aguas como el cañón que se encuentra actualmente en el museo de la ciudad[30], la madera procedente de barcos utilizada en la construcción de la capilla fundacional de Santa Cecilia[31] fueron indicios que alentaron la posibilidad que el trabajo del buzo se inició en la época del fundador de la ciudad de Mar del Plata, Patricio Peralta Ramos.

El buzo y su familia se establecieron en la ciudad

Si bien fue difícil precisar con exactitud cuándo se produjo la llegada de Carboni a Mar del Plata, no hay duda de que vino en su condición de buzo profesional. Durante algún tiempo su domicilio osciló entre La Boca y Mar del Plata. Ante las posibilidades de desarrollo de este incipiente nuevo pueblo, trajo a su familia a radicarse.

Vicente Carboni participó de la bienvenida al gobernador Dardo Rocha en 1883. También le señaló aspectos salientes de las playas y se refirió al porvenir de este pueblo como balneario. Fue probable que su experiencia marítima subacuática tanto en Europa como en Buenos Aires, lo hayan preparado para descubrir las cualidades de la costa marplatense. Carboni también fue uno de los pioneros de la actividad turística "playera", la "Mar del Plata: villa balnearia". Con sus propias manos en 1888, acompañado de su familia construyó uno de los primeros balnearios en la parte norte de la costa, en el sector conocido como la Perla.

La explotación comercial y turística del sector playero, el "balneario" se insinuaba

como un negocio atrayente a fines del siglo XIX. La llegada del ferrocarril desde 1886 amplió los horizontes debido a la llegada de turistas. En esos años, Vicente Carboni se decidió a construir su balneario de madera e incluyó en el proyecto a sus cinco hijos. Años después, ya en el siglo XX, los hermanos Carboni (los hijos del buzo), serán reconocidos por su trabajo como muy buena gente, *"hubo también otro balneario de unos hermanos, muy buena gente: Carbone Hnos. que así era la razón social, desapareció éste por un incendio."*[32]

Vicente Carboni fue homenajeado como el primer buzo de Mar del Plata

Graciela Zuppa[33], investigadora, ha citado que según sus entrevistados, el buzo Vicente Carboni, *" tuvo diploma y medalla de oro con cintas argentinas porque fue condecorado como primer buzo de Mar del Plata y que esa documentación se perdió en el incendio que destruyó todas las instalaciones de la rambla en el año 1935"*. Una pérdida lamentable pero la distinción recibida demostraba que la trayectoria del buzo fue destacada y siguió vigente, especialmente en la memoria de sus descendientes.

Buceando....recorrió los puertos argentinos.

Aparte de los presuntos trabajos que realizó Carboni para Peralta Ramos y de su labor en el muelle Luro, su trayectoria profesional fue mucho más amplia fuera del pueblo marplatense. Ya se mencionó anteriormente que trabajó en la Compañía Mihanovich, en las casas de Gardella y Garay. Según el historiador local, Roberto T. Barili: *"...Vicente fue además, inspector de Obras Sanitarias de la Nación, en los trabajos de desague que se prolongaban hasta Quilmes. Era su destino el mar o el río. Así dedicó muchos años de su vida, antes de perder la vista, a las actividades de los puertos argentinos, prestando servicios en los puertos de Buenos Aires, Rosario, Santa Fe, Paraná, San Pedro, Campana y otros. Uno de los primeros trabajos los realizó en el muelle "La Catalina", que se encontraba en La Boca y pertenecía a una empresa extranjera dedicada a la importación y exportación de mercaderías. Intervino en el salvataje de numerosos barcos hundidos. Estando en Martín García sacó, entre otros, al barco General Villegas, que había sido hundido al entrar en colisión con un buque de la armada. El ingeniero Medici solicitó sus servicios en distintas oportunidades..."* [34] Barili consiguió rescatar del olvido un panorama de la trayectoria profesional de Carboni. Prácticamente, el buzo trabajó en todos los lugares más importantes del país con un movimiento portuario intensivo. También fue solicitado por el estado nacional, particulares y empresas.

Su nieto, Carlos Carboni, manifestó sus recuerdos de familia y corroboró que: *"...él* (por el buzo) *siempre estaba presto con el Estado, barcos hundidos, trabajaba para el Estado. Él iba y venía. Siempre estaba en barco, recuperación de mercadería hundida y esas cosas."*[35]

Los comentarios de Barili y los recuerdos de Carlos Carboni fueron relacionados con el momento económico que vivió nuestro país en esos años. El crecimiento exportador necesitaba de puertos de comunicación, carga y descarga. La demanda de mano de obra en todos los campos fue en constante aumento. En especial, la

especializada como podía ser un buzo. El progreso de la infraestructura portuaria coincidió con los años de trabajo de Carboni. Realmente, él fue uno de los inmigrantes que pudo establecerse, progresar y construir un proyecto: dejarles a sus hijos un balneario. Las actividades subacuáticas del pionero de la familia Carboni sólo quedaron para el recuerdo, no para ser imitadas.

¿La cabeza del decapitado? ¡La escafandra del buzo!

Si bien no se hallaron fotos de Carboni con su equipo de buzo y ninguno de los entrevistados pudo describir el equipo que utilizó, era lógico suponer que usaba el traje pesado de escafandra, único posible debido a las posibilidades tecnológicas del momento. Sin embargo, una anécdota que sucedió cuando vivía en el barrio de La Boca, corroboraba que tenía su traje y escafandra.

En el siglo XIX, La Boca era un lugar alejado y podía ser peligroso para vivir. Desde comienzos de ese siglo hubo asentamientos poblacionales en la ribera del riachuelo. Fue entre los años 1832 y 1852 que comenzaron a instalarse familias genovesas, conformándose también los astilleros navales y almacenes. Era un lugar fuera del perímetro urbano e incluso hasta fines del siglo XIX, había inconvenientes en el camino a pesar de la llegada del ferrocarril y del tranvía.

Según el historiador boquense, Bucich[36], hacia 1866 era un barrio marítimo con astilleros, almacenes, talleres, saladeros, tabernas y establecimientos para los hombres de mar. En el muelle de madera se cargaban y descargaban buques de cabotaje, que hacían el comercio con las provincias litorales. Bucich mencionaba la obra de Fernando Resaco, editada en 1891 donde destacaba la contradicción de la sociedad boquense. Lo ejemplificó afirmando que si se caía un hombre al río, inmediatamente alguien generoso lo rescataría pero no pasaban muchos días sin que sea arrojado alguno por venganza. Fue en ese contexto de La Boca donde transcurrió la anécdota aportada por el historiador Cova durante su entrevista y narró lo siguiente: *“En una ocasión hubo un hecho atroz y sangriento, que superó ampliamente cualquier pelea entre malevos. Se produjo un asesinato con descuartizamiento. Algunas partes del cadáver se encontraron diseminadas por La Boca. Todos los vecinos estaban conmocionados y no se hablaba de otra cosa. Incluso en la escuela, adultos y niños se referían al tema. Allí, uno de los alumnos le dijo a su maestra: - “ Mi papá tiene una cabeza debajo de la cama”. ¡Gran revuelo se armó! Las autoridades de la escuela avisaron a la policía. La noticia de que alguien tenía una cabeza debajo de su cama cundió como reguero de pólvora. La policía allanó la casa del padre del alumno. ¿Y, qué fue lo que encontraron? ¡La escafandra de Carboni, el buzo! ¡Falsa alarma!”*[37].

Más allá de lo tragi-cómico de la anécdota, evidenciaba que Carboni usaba el equipo de escafandra y que el lugar más seguro para guardarla era debajo de su propia cama. Los buzos sabían que su trabajo y su seguridad dependía del estado de sus equipos. El mantenimiento y cuidado del mismo, evitar un posible robo, debieron ser parte de la rutina del buzo Vicente.

“Tenía mucho carácter, era genovés. Los genoveses fueron la mejor gente de buceo...”, *“...fue a buscar el tesoro del pirata Morgan frente a Montevideo que estaba en un velero”*, en el imaginario familiar, como lo demuestran estas expresiones de

Carlos Carboni durante su entrevista, el abuelo y fundador de la familia en Mar del Plata era considerado un personaje. Viajes, el Mediterráneo, el Mar Negro, el salvataje de barcos hundidos, la búsqueda de tesoros subacuáticos, rodearon la imagen del buzo, el cual dio motivo para crear esa impresión de aventura.

La Subprefectura, el servicio de guardavidas y los marineros caboverdianos

La Prefectura ha cambiado y evolucionado desde el primer resguardo[38] creado por el presidente Mitre en las épocas de Peralta Ramos. A comienzos del siglo XX la Subprefectura Marítima siguió desarrollándose bajo la dirección del Subprefecto Juan Carlos Barla[39]. La oficina de la Subprefectura tuvo varios traslados de lugar cuando el puerto funcionaba en la actual zona céntrica.

En los comienzos de la historia marplatense no se encontraron tareas realizadas por buzos de esa institución. Pero, hasta 1917 la Prefectura debía brindar el servicio de guardavidas[40] en las playas. La salvaguarda de la vida humana en el mar siempre fue una función esencial de la institución. A fines del siglo XIX y principios del siglo XX, debido a la falta de argentinos nativos con capacidades natatorias interesados en entrar a las filas de la Prefectura, fue necesario recurrir a extranjeros. Para cuidar y socorrer a los bañistas se incorporaron expertos nadadores de color nacidos en las Islas del Cabo Verde, que en esos años formaban parte del imperio portugués.

El muelle, la rambla, los bañistas, los pescadores, eran parte de la imagen de principios de siglo de Mar del Plata. Los marineros caboverdianos[41] también estuvieron y protagonizaron acciones de heroísmo en el rescate de víctimas. Por ejemplo, el marinero Francisco Monteiro, quien en 1909 frente al muelle Luro rescató al cabo de bomberos Alejandro Espíndola, salvó a Ismael Silva en La Perla y a una niña en el balneario Océano. El cabo José Luis Alfonso también tuvo actos heroicos. El marinero Francisco Ramos hizo un rescate que duró cuatro horas en el agua en 1911. No fueron buzos pero fueron los primeros en la Subprefectura marplatense en cumplir con su responsabilidad dentro del agua y llevaron a cabo la función de salvaguarda de la vida humana. ¿Se habrá producido alguna ayuda subacuática de los marineros caboverdianos a los pescadores y bañistas? ¿En apnea habrán rescatado algún objeto caído desde el muelle o desde las lanchas? La respuesta es no se sabe. Quizás. Pudo ser. El voluntarismo de los marineros caboverdianos fue encomiable y no se pudo descartar que se hubieran prestado para ayudar en cualquier circunstancia, donde tuvieran que emplear sus capacidades natatorias y apnea.

No fue posible detectar que los buzos de la Prefectura Marítima establecidos en Buenos Aires a principios del siglo XX, hubieran venido a Mar del Plata a realizar algún trabajo. Y, desde 1915 no hubo más registros de actividad subacua en esa institución porque el servicio de buceo pasó a depender del Ministerio de Obras y Servicios Públicos hasta mediados del siglo XX. La labor subacuática en la ciudad de Mar del Plata será desarrollada en los años siguientes, por los buzos extranjeros que construyeron el puerto de aguas profundas.

1-4: La playa y los pescadores en el siglo XIX. Foto que pertenecio al Capitán Atilio Porretti, gentileza de su hija Ana Porretti.

NOTAS

[1] En el libro de Alan Mountain, citado en la bibliografía hay una excelente imagen del fresco asirio.

[2] Cuero para contener líquidos.

[3] Se dice varadero al lugar donde se pone en seco una embarcación, para realizarle trabajos de reparación.

[3bis] La campana de buceo del astrónomo Halley es la imagen grabada en el premio otorgado a la autora por la Historical Diving Society, y se puede apreciar en la última página de este libro.

[4] Durante estos años de investigación y entrevistas, algunos buzos recordaron que la campana de salvamento para el rescate de la tripulación de un submarino fue inventada por un argentino. Sin embargo, ninguno pudo suministrar el nombre de su creador. Pude obtenerlo en el artículo del diario El Trabajo del 5/11/64. Es una pena que no se reconozca a los compatriotas capaces de aportar con su conocimiento y creatividad al progreso.

[5] Museo que fue premiado en el año 2001 con la distinción del Nautiek Award por los servicios realizados a la historia del buceo. Con anterioridad ese galardón lo había recibido el museo *Naval Undersea Museum* de Washington, Estados Unidos. Las páginas web de esos museos son muy interesantes y con abundante información.

[6] Los orígenes del buceo tuvieron similitudes tanto en Gran Bretaña como en Argentina: convencer a las autoridades, comienzan en buques- escuelas, buzos civiles dan su experiencia al personal de la Marina (como Pedro Zette contratado por la Armada en nuestro país), y al principio son “bichos raros” hasta que se valoriza el trabajo subacuático.

[7] La presión varía con la profundidad.

[8] Superar una atmósfera de profundidad, es decir aproximadamente 10 metros, respirando oxígeno puro puede causar la muerte.

[9] Prefectura Naval Argentina, Servicio de Salvamento, Incendio y Protección Ambiental, op.cit.

[10] Prefectura..,Antecedentes del Buceo, op.cit.

[11] La Prensa, 29/11/1869.

[12] La Prensa, 11 de Marzo de 1870.

[13] La Prensa 16 de Abril de 1870.

[14] La Prensa 18 de Mayo de 1870.

[15] Prefectura...Antecedentes del Buceo, op.cit. Ver bibliografía.

[16] Prefectura...Antecedentes..., op.cit. Ver bibliografía.

[17] Revista Caras y Caretas, artículo *Los Buzos del Río de la Plata*, fotocopiado sin fecha, de propiedad de la empresa Ranucci S.A. establecida en la vuelta de Rocha, La Boca. Material ofrecido por Sebastián Ranucci.

[18] La lista con los primeros ocho buzos registrados en Prefectura hasta 1935 fue conseguida en el mes de Enero del 2001, en la ciudad de Puerto Madryn. Entrevisté al buzo salvamentista de la Prefectura, Sr. José Luis Osa, quien estuvo a cargo del hundimiento del buque Albatros destinado a un nuevo parque submarino. Osa consultó al Servicio de Salvamento y Buceo en Buenos Aires sobre los comienzos del buceo y le mandaron por fax los nombres de los primeros buzos. Sería interesante rastrear a los descendientes de estos buzos y documentar sus historias de principios del siglo XX, tarea que supera los propósitos del presente libro.

[19] El buzo, ex –gamma italiano de la Segunda Guerra Mundial y explosivista, Alberico Faedo recordó haber trabajado con él en un reflotamiento.

[20] Ese fue uno de los argumentos en su solicitud de fundar un pueblo dirigida al gobernador en 1874.

[21] Descendientes de la familia Carboni e historiadores como Barili y Cova.

[22] En la actualidad, debido al crecimiento demográfico, Sampierdarena está prácticamente unida a Génova. Para comparar, sería el equivalente a Punta Mogotes con respecto al centro de Mar del Plata. Según el testimonio de su biznieto, Rodolfo Carboni.

[23] Entrevista a Carlos Carboni realizada el 10/01/01.

[24] Francesca Giacché es la actual editora de la revista italiana HDS NOTIZIE, especializada en historia del buceo, y se ha comunicado por mail corroborando las fechas de la existencia, de la escuela de buceo en Génova.

[25] Barili, Roberto. Italianos de Mar del Plata, op. cit.

[26] *"El muelle Luro no se sabe bien cuándo se hizo. En 1877 vino Luro. Yo siempre pienso que en el ´78 empezó el muelle."* Entrevista al historiador Arq. Roberto Cova, en su domicilio el 21/ 12/01.

[27] Revista La Capital, Abril de 1984, citado por Graciela Zuppa en Cacopardo y otros, op.cit.

[28] El apellido original es Carbone, con *"e"* final. Quedó con *"i"* porque debido a la pronunciación se asentó mal en migraciones. "Muchos de mis primos son con *'e'* final", testimonio de Carlos Carboni, del 10/01/01.

[29] Fernández Schenone,Jorge op.cit, Edit.Martin, Mar del Plata, 2003,pag.53.

[30] Fue donado por las nietas del fundador al museo, según Barili en La hist...Primer Tomo op.cit, pag.73

[31] La capilla Santa Cecilia es patrimonio histórico de la ciudad.

[32] Suárez Menéndez, op.cit.173. Ver bibliografía.

[33] En Cacopardo, Fernando y otros, op.cit. pag. 298

[34] Barili, Italianos de Mar del Plata, op. cit.

[35] Entrevista a Carlos Carboni realizada el 10/01/01.

[36] Bucich, Antonio J. Los viajeros descubren la boca del riachuelo; op.cit.

[37] Anécdota transmitida por Cova en la entrevista del 6/11/01, durante la misma recordaba con gracia la confusión del niño de una escafandra con una cabeza.

[38] Consultar el capítulo 1 de este libro la parte referida a Peralta Ramos.

[39] Ver Barili, R. T., Mar del Plata. Ciudad de América..., op.cit. Ver bibliografía.

[40] En el Museo Histórico “Roberto Barili” de la ciudad de Mar del Plata está en exhibición el reglamento de baños del siglo XIX, que estipulaba la distancia entre hombres y mujeres por cuestiones de moral.

[41] En Revista Guardacostas, número 76, páginas 87 y 88.

CAPÍTULO 2: LOS BUZOS QUE CONSTRUYERON EL PUERTO DE MAR DEL PLATA

La construcción del puerto ultramar de Mar del Plata

La actividad subacuática laboral en Mar del Plata se desarrolló de forma continua recién en el siglo XX. En el siglo XIX, el buzo Vicente Carboni, fue empleado por Peralta Ramos y Pedro Luro pero no de manera continua y sistemática.

La historia de Mar del Plata presentó en los comienzos del siglo XX un evidente antagonismo: el balneario o el puerto, el pescador o el turista. La actividad portuaria era la otra cara de la villa balnearia. Estos conceptos se relacionaban con el claro desinterés de las autoridades y el fracaso permanente de intentos de realizar un puerto en la bahía marplatense.

El primer intento frustrado fue la ley 2207 del 20 de Octubre de 1887 que otorgó a los Sres. Sixto Fermández, Alfredo Francesconi y Victorio Denicolini, la autorización para construir un puerto artificial en el lugar denominado Punta Piedras. Los concesionarios no pudieron reunir los capitales necesarios para la concreción de las obras. Tampoco hubo interés de las autoridades y fue el primer fracaso.

Un segundo intento lo constituyó la ley 3824 de 1899, que adjudicaba a la empresa Angel Gardella el permiso de realizar el puerto. El tercero, que tampoco se llevó a cabo consistió en la ley 4917 de 1905, que otorgaba a los señores Taglione hermanos la construcción. Ambos fracasaron por no poder reunir los capitales necesarios para la inversión que demandaban las obras pautadas. Todos establecían el asiento del puerto comercial al sur desde la playa céntrica y antes de Cabo Corrientes. Esa ubicación iba en contra de los intereses de la villa balnearia. No era apropiado para los turistas de la clase alta edificar sus mansiones veraniegas, teniendo como visual panorámica las precarias casillas de los pescadores.

Finalmente, en 1909 se aprobó la ley 6499 decisiva para el progreso marplatense, que no sólo hizo caducar la concesión a los señores Taglione Hermanos, sino que autorizó la realización de un concurso licitatorio para que el poder ejecutivo nacional eligiera y contratara una empresa particular. Estipulaba la ubicación del puerto que a diferencia de las leyes anteriores, debía estar bien lejos de las playas que utilizaban los veraneantes. Se designó como el mejor lugar la desembocadura del arroyo del Barco, ocho kilómetros al sur de los sectores costeros que disfrutaban los turistas. Lejos, para que no estorbara las actividades del balneario de elite.

El éxito de esa ley para el puerto marplatense se debió en gran medida a la acción denodada del diputado nacional Pedro Olegario Luro[1], quien años después escribió: "*Fue menester que reuniera en mis oficinas a toda la diputación nacional por Buenos Aires y que, constituyendo una delegación, fuéramos al despacho del presidente de la República..." –Roque Saénz Pêña – "... a sostener la necesidad y la importancia de la obra."*[2]

Discusiones técnicas y políticas tanto a favor como en contra de la obra se produjeron con mucha contundencia. Fue decisivo como factor positivo que la economía demandaba ampliar el contacto con el exterior. Ni Buenos Aires, ni Rosario, ni ninguno de los puertos del Litoral e incluso el de La Plata, podían satisfacer las necesidades

del comercio marítimo. Si no se hubiese dado ese contexto histórico, político, económico, la realización del puertos de aguas profundas podría haberse postergado indefinidamente. La actividad comercial de la villa balnearia y los aproximadamente 8000 turistas de elite de principios del siglo XX, no eran motivo suficiente para crear el puerto marplatense. La acción política de Pedro Olegario Luro[3] junto con el crecimiento del movimiento naviero incidieron en gran medida en la construcción del puerto marplatense.

El proceso licitatorio fue ganado por la misma empresa que en ese momento tenía a su cargo la realización del puerto de Montevideo. El libro publicado por la adjudicataria [4] describe detalladamente el proceso a realizar. El contrato se firmó el 7 de Enero de 1911, entre el Poder Ejecutivo y la Sociedad Allard, Dollfus, Sillard y Wiriot. En 1914 la empresa modificó su nombre a Société Nationale de Travaux Publics de Paris.

Las obras contratadas eran :

a) dos escolleras (rompeolas) de abrigo, que partiendo de la costa llegan hasta las profundidades de unos once metros bajo cero, y forman una rada abrigada en la que se establecerán las instalaciones del puerto,
b) dragado del antepuerto y de las dársenas de ultramar a 30 pies (-9,15 mts) y de la dársena de cabotaje a 20 pies (-6,50 mts),
c) construcción de los muelles de ultramar con un desarrollo total de 2234 mts,
d) construcción de los muelles de cabotaje con un desarrollo de 700 mts,
e) revestimiento de taludes,
f) dos muelles para embarcaciones pescadoras,
g) terraplenamientos (a más de 5 mts) de los terrenos ganados al mar,
h) construcción de hangares y depósitos,
i) edificios para aduana, subprefectura y servicio del puerto,
j) pabellones para WC y mingitorios,
k) usina eléctrica para luz y fuerza motriz.
l) usina frigorífica e instalación para preparación del pescado,
m) instalación de grúas de pórtico y de pared y flotantes, cabrestantes, básculas y correas transportadoras de cereales,
n) vías férreas para el servicio del puerto,
o) pavimentación con adoquines,
p) servicios sanitarios y provisión de agua potable,
q) alumbrado, faros y boyas.

Las primeras obras del puerto se iniciaron en Octubre de 1911. La empresa adjudicataria tenía a su cargo la realización de un puerto de aguas profundas, en un sitio donde ni siquiera había población estable. Debía ocuparse de todos los aspectos y proveerse de todos los medios necesarios para poder sostener a los trabajadores. La cantidad de personal alcanzó a un número entre mil y mil doscientos. Era prácticamente un pueblo nuevo ubicado al sur de las playas visitadas por los turistas pero con grandes carencias. Era lo opuesto al lujo de la playa céntrica. Mientras un sector se regodeaba en la opulencia, al sur carecieron de servicios básicos como agua potable corriente durante décadas.

La construcción de un puerto implicaba necesariamente nivelado subacuático, emparejamiento de fondos y basamentos para muelles. En el libro publicado por la empresa constructora fue posible encontrar datos relacionados con el trabajo de los buzos, por ejemplo, la colocación subacua de los bloques de hormigón. Primeramente, para su construcción se utilizaban dos grupos de trituradoras de piedra, tambores separadores y hormigoneras de gran rendimiento (250 metros cúbicos por día y por grupo), siendo esas máquinas movidas eléctricamente. Luego, el hormigón era colocado en moldes mediante grúas eléctricas y después de un período de estacionamiento de los bloques fabricados, mediante puentes rodantes y transbordadores se cargaban en vagones especiales que los llevaban a destino. En su colocación aparecía otro trabajador de la empresa: el buzo. Cada uno de esos bloques al ser depositado en el agua era controlado para su correcta nivelación. Los obradores estaban en pleno funcionamiento cuando se produjo la Primera Guerra Mundial y los trabajos se vieron afectados porque se redujeron pero no se paralizaron.

Otra información brindada por el libro de la empresa constructora se refería a las escolleras. En cada una de ellas había una potente grúa Titán a vapor y eléctrica, de 50 toneladas de fuerza, que permitía colocar las piedras y los bloques de hormigón. La obra de las mismas incorporó mil toneladas de piedra y cien metros cúbicos de bloques por cada metro lineal de escollera. Se hizo preferencia en poner los mayores esfuerzos y prioridades en la terminación de la escollera sur, debido a la necesidad de abrigo de las fuerzas del mar. También en la finalización de la dársena para que las lanchas de los pescadores pudieran ser amarradas allí. En 1917 comenzaron a fondearse aproximadamente unas cien lanchas a motor y vela.

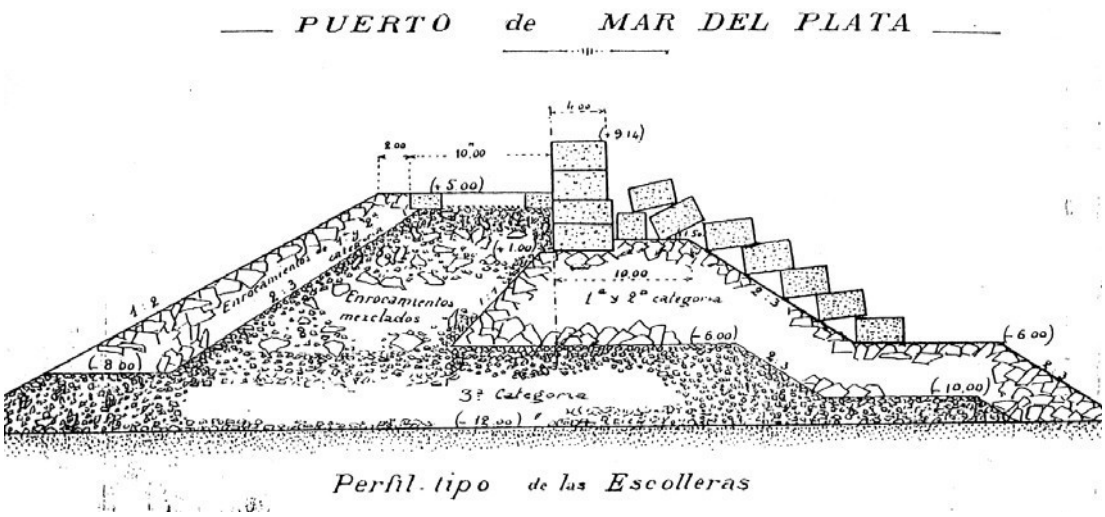
El proyecto tanto de los muelles como de las escolleras mostraba claramente el trabajo de nivelación subacuático, la colocación de piedras y de los bloques de hormigón. En este tipo de diseño portuario el buzo era un trabajador imprescindible. La empresa constructora también tuvo su grupo de buceo.

El ingeniero Lagrange, de reconocido prestigio por su defensa de la costa marplatense,[5] destacó en su obra la importancia de los bloques de hormigón para poder construir los taludes y coronamientos de ambas escolleras, especialmente del lado del mar. Según sus dimensiones esos bloques premoldeados podían pesar entre 30 y 45 toneladas. También se refirió a los rompeolas como las estructuras que constituían las obras de abrigo y que conformaban el antepuerto. La escollera sur era la que debía proteger de los oleajes provenientes del sur. Su desarrollo en longitud era de 2750,66 metros y su sección media consistía en 900 metros cuadrados. Su base se asentó a –11 metros y en algunos sitios llegaba a –12 metros. La descripción de Lagrange[6] de la escollera sur señalaba que: "*fue construída con distintos enrocamientos de variada granulometría, con el talud exterior protegido por bloques artificiales de hormigón simple, con forma de paralelepípedos, de notables dimensiones, cuyos pesos varían entre 30 y 40 toneladas por unidad. El coronamiento superior de la escollera supera en promedio los 9 metros positivos*". Y con respecto a la escollera norte, Lagrange afirmaba que: "*la escollera norte o secundaria protege al antepuerto del oleaje producido por los vientos del primer cuadrante. Tiene una longitud de 1099,44 metros. Fue construída con la misma configuración que tiene la escollera sur, pero su*

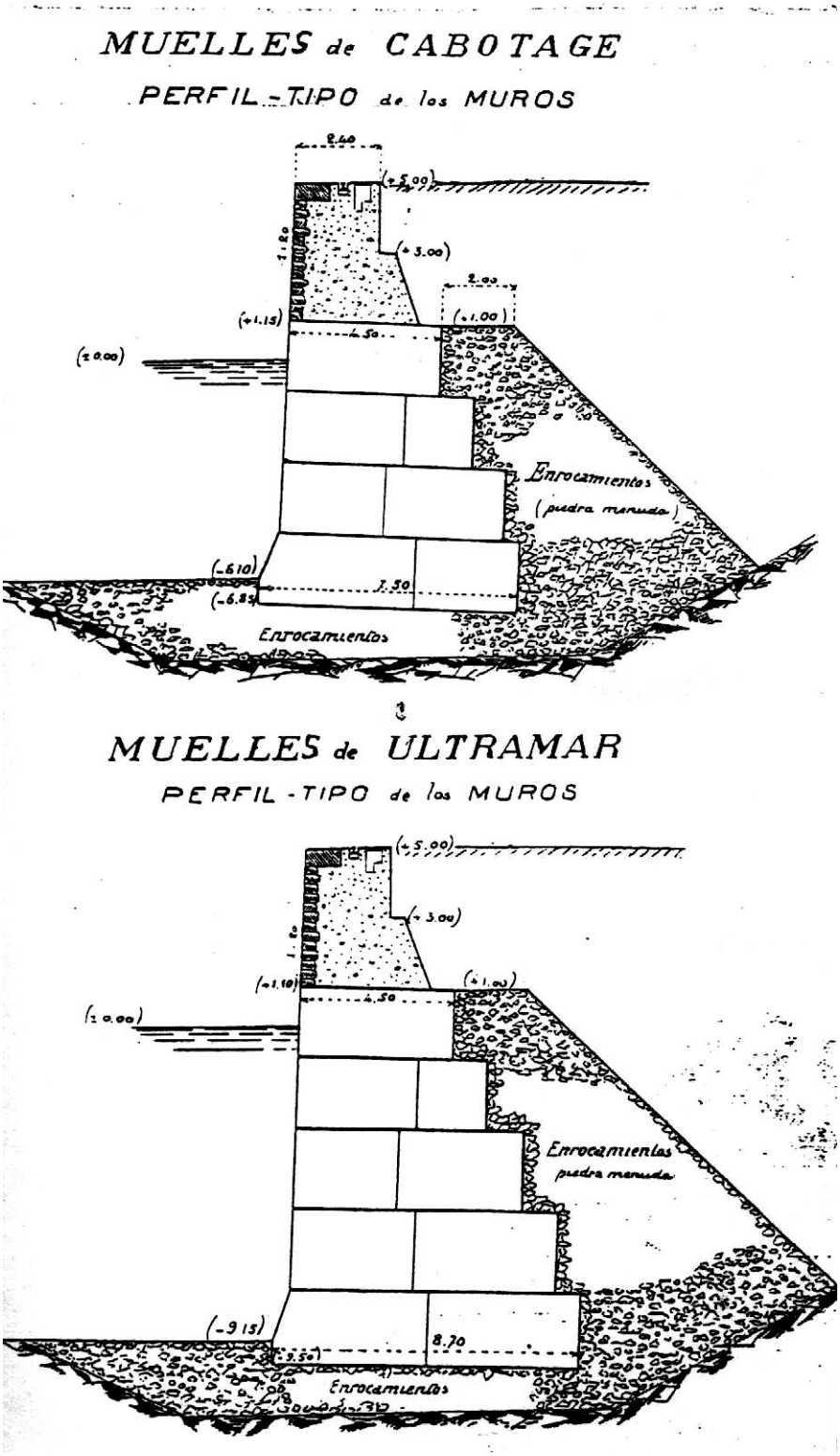
sección media es menor, 7 metros cuadrados. Los enrocamientos de esta escollera llegan a la profundidad de menos 10 metros y la cota del paramento superior de más 7,60 metros."La realización de los dos rompeolas era de suma importancia para poder continuar con las obras interiores y habilitar el puerto.

Los buzos y su trabajo fueron mencionados en el libro de la empresa [7] específicamente cuando se explicaba la construcción de los muelles: "*Los muros de muelles, o quais, se construyen con bloques artificiales. Estos vienen cargados en lanchas por medio de un pórtico con guinche eléctrico, y dos grandes grúas flotantes de 50 y 70 toneladas de fuerza los colocan en su sitio, arreglado previamente por los* ***buzos.****"*

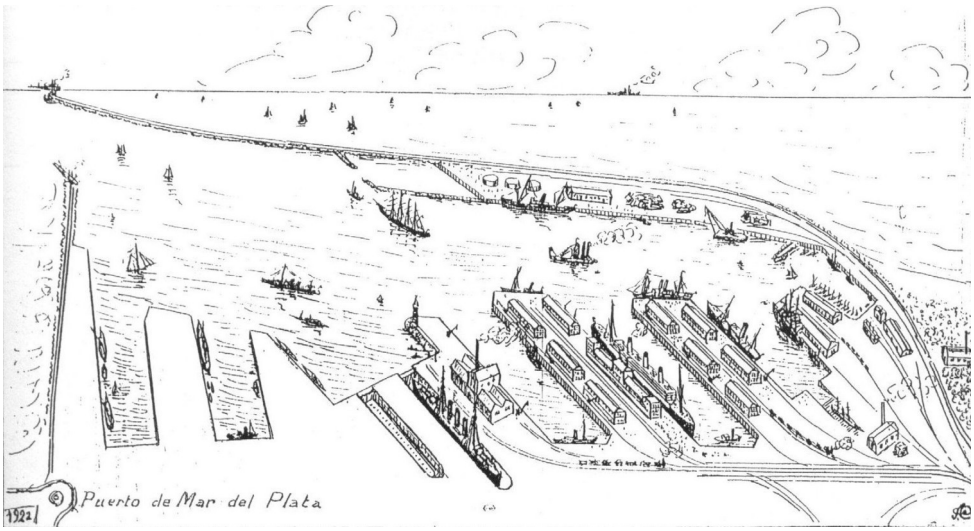
Teniendo en cuenta el tipo de proyecto de puerto de ultramar ubicado en una zona abierta, con fondos arenosos, la tecnología empleada, la metodología de trabajo, las grúas que funcionaban a vapor, las máquinas eléctricas, los bloques de hormigón, era lógico que la empresa constructora tuviera en su plantel de personal de forma permanente a buzos. La breve descripción realizada fue necesaria para dimensionar la magnitud de la obra que se llevó a cabo a principios del siglo XX, en la región de la desembocadura del arroyo del Barco y cómo se insertaba la labor subacuática en ese contexto.



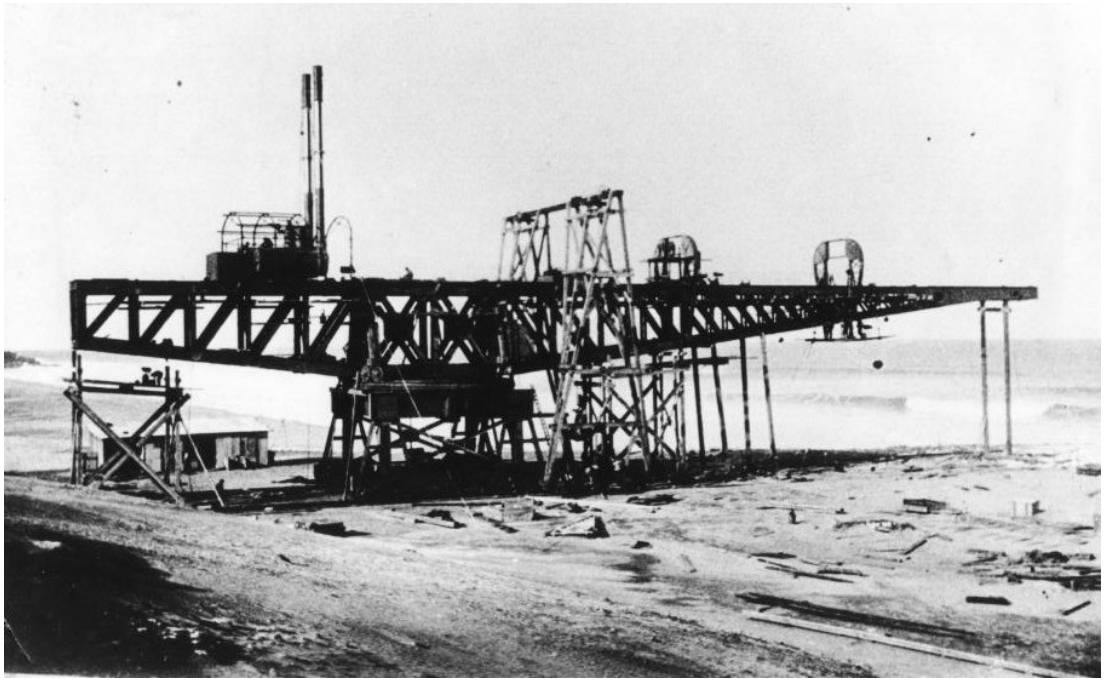
2-1: Perfil tipo de las escolleras del puerto marplatense. Extraído del libro publicado por la empresa francesa constructora, Société Nationale de Travaux Publics.



2-2: Perfiles de los muelles de cabotaje y ultramar extraídos del libro publicado por la empresa francesa constructora, Société Nationale de Travaux Publics.



2-3: Plano del puerto marplatense según el diseño original. Extraído del libro publicado por la empresa francesa constructora, Société Nationale de Travaux Publics.

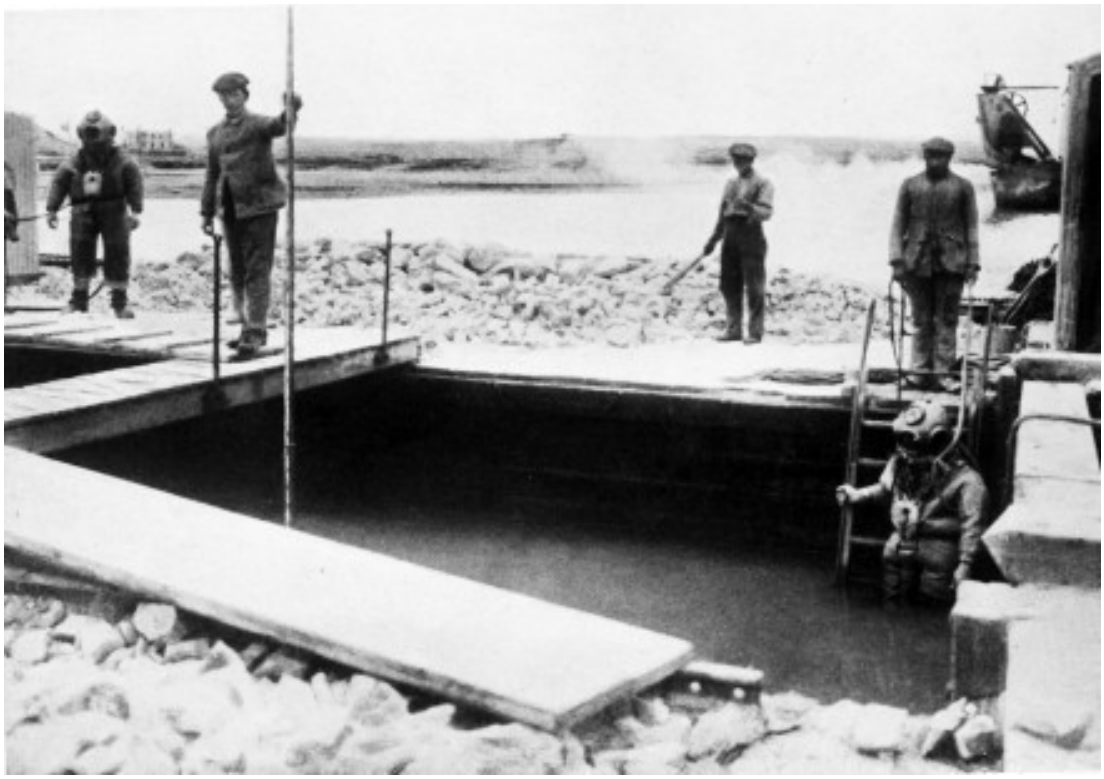


2-4: Armando la grúa Titán cuando todavía no había nada en la desembocadura del arroyo Del Barco. Foto gentileza de la señora Jesusa Ayub.

Los buzos que construyeron el puerto

La empresa constructora debió traer la mano de obra necesaria para llevar a cabo la realización del puerto de ultramar y entre ellos estaban los buzos. No fue posible hallar algún registro[8] donde se hubiera dejado constancia de todos los que participaron del trabajo subacuático. Algunos[9] de los nombres que pudieron rescatarse del olvido fueron: José Ayub, Antonio Olanda, Don Juan López [10], Piccoli, Piccorella, Nicolás Lascienza, Daciosa y Arístides Galli. Si tenemos en cuenta la magnitud de la obra indudablemente debieron haber participado más buzos. José Ibáñez [11], reconocido personaje del puerto marplatense, escribió lo siguiente sobre los buzos: *"... se colocaban los bloques sobre chatas de ferrocarril y eran llevados al lugar donde iban a ser colocados también con la presencia de aquella poderosa máquina (Titán), una vez en el agua un equipo de buzos se ocupaba de guiarlos hasta el fondo y ubicarlos unos sobre otros, recuerdo a dos de aquellos buzos que eran don Juan Piccoli y Lascienza, vecinos también de nuestra zona."*

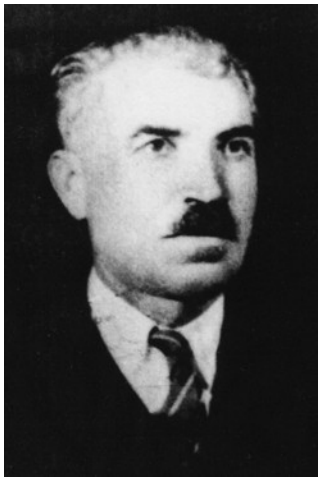
La construcción del puerto fue la obra más importante en la historia marplatense. Sin embargo, acceder a información sobre los trabajadores subacuáticos que tanto hicieron fue casi imposible. Mediante la historia oral, las entrevistas y los testimonios de descendientes, se pudo conocer un poco quiénes fueron los buzos que construyeron el puerto de aguas profundas de Mar del Plata.



2-5: Buzos de la empresa constructora del puerto. Fuente: Société Nationale de Travaux Publics, Op. cit. gentileza del Dr. José Mateo

José Ayub, “un buzo árabe que valía oro”

Husain Mohamed Yamal-Eldeen nació en la ciudad de Bechmezzine, distrito de El Koura en el Líbano, un 19 de Marzo de 1894, según relató su viuda, la señora Elvira Alvarez Rabadán.[12] Debido a que su hermano, Yamil había emigrado hacia la Argentina, Husain se decidió a venir al país. Realizó el viaje en el vapor de bandera italiana “Siena” y desembarcó en el puerto de Buenos Aires, el 22 de Febrero de 1913, lugar donde era esperado por Yamil[13]. Husain Mohamed Yamal-Eldeen cuando arribó a Argentina fue anotado con un nombre más sencillo y fácil para los empleados de inmigración. Husain fue convertido en José y Ayub era el apellido de su madre, más comprensible para los funcionarios que debían registrar el ingreso.



2-6: El buzo José Ayub. Foto gentileza del señor Jesús Ayub.

En menos de un mes, debido a la necesidad de mano de obra para la construcción del puerto marplatense, José Ayub comenzó a trabajar para la empresa el 19 de Marzo de 1913 como peón. Con respecto a cómo aprendió las tareas del buzo, según el testimonio de su hijo, Jesús Ayub[14]: “ *el oficio se lo enseñó Don Antonio Olanda, los dos eran como hermanos, se querían muchísimo. En negro lo tuvo la empresa mucho tiempo. Recién lo incorpora oficialmente por el año ´25 (siglo XX), pero ya estaba trabajando. Supongo que empezó a trabajar como buzo porque veía a los demás.”* Algunos de los compañeros de Ayub fueron Antonio Olanda, Don Juan, Píccolo y Daciosa.

El 20 de Junio de 1929, José Ayub se casó con Elvira Alvarez Rabadán, en la capilla de la Sagrada Familia, sacramento realizado por padre Dutto. Su viuda también recordó que: *“ era buzo de la empresa, se iba muy temprano, trabajaba en la escollera sur y en la norte, en la sur con Píccoli, Olanda y Mignone era capataz.”*

La señora Jesusa Ayub[15] también pudo brindar sus recuerdos sobre su padre, “el buzo” y relató lo siguiente: *“... era un pionero con su alma y todo su corazón... los buzos colocaban las piedras abajo... y vos no sabías lo que iba a pasar, si el buzo salía a tiempo o no salía a tiempo... yo era chica pero veía trabajar a mi papá...”*

Jesusa Ayub nació en el año 1933, *“en el Puerto en la casa de la empresa...”* [16] Nacida en el Puerto marplatense y habiendo vivido allí toda su vida presenció todos los cambios ocurridos en ese sector. Jesusa Ayub recordó que: *“...la parte de la escollera*

norte... la parte que hicieron.. de la base... yo tendría cuatro o cinco años. Yo iba a ver a mi papá y hasta que no lo veíamos salir arriba estábamos con el corazón en la boca... siempre trabajó de corazón... fijate que no era pago tampoco el trabajo (la paga era poca en comparación con el esfuerzo y el sacrificio)... para lo que hacían no era pago tampoco el trabajo.... 4,50 por día en aquellos años.... y 1,50 el peón... era el sueldo... yo voy al puerto ahora y veo el abandono que hay ahora y me parte el alma... no quiero ir al puerto y ver todo el abandono que hay... los viejos de antes levantan la vista se mueren del susto de nuevo...

...fue muy duro. El trabajo no lo hacía cualquiera, era arriesgado, era peligroso. Me acuerdo que mi papá cada dos por tres iba a un médico por los pulmones, por el aire que tragaban... mi papá se hacía controlar por su médico, en el centro...

...el artefacto de la cabeza (la escafandra)era toda de bronce...¿Sabés lo que pesaba eso? ¡Pesaba una tonelada! Lo llevaban encima. Los zapatos pesaban cualquier cantidad porque eran todo de plomo. Los zapatos eran de plomo. Mi papá tenía en la empresa el equipo...

...y la ropa de abajo...llevaban pantalón de lana, tejido de lana, camisetas tejidas de lana... eran todas de color gris... por lo general las tejían mi mamá y mi tía. Las mujeres las tejían... camisetas tejidas de lana... llevaban medias de lana, calzoncillos que eran pantalones tejidos... tejidos a mano...

...le llevábamos la comida al pontón... nosotros éramos chicos y les llevábamos la comida a las doce... en el botecito se llevaban la comida (del pontón se acercaban los buzos con un botecito, recibían la comida y volvían al pontón)...

...se levantaba a las cuatro de la mañana porque a las cinco ya estaban trabajando hasta la noche... los buzos ayudaban en la descarga, controlaban los bloques, hacían de todo, no solamente buzo...

...te digo, la mayoría de los buzos eran árabes, españoles, italianos había muy poco... era todo árabe y español porque el italiano vino después, viste...

...estaba Píccolo, pero yo no me acuerdo del nombre... me acuerdo de Olanda, me acuerdo de Píccolo, me acuerdo de Don Juan.....estaba Don Juan el buzo, el apellido no me acuerdo... vivía enfrente de casa [17]*... cuando uno bajaba lo saludaba... Don Juan, no me acuerdo el apellido... era árabe y libanés...*

...mi papá y Antonio Olanda... eran los últimos que trabajaban en la empresa... muy buen compañero era... (por esas cosas de la vida, Jesusa tuvo la oportunidad de charlar con una persona que había pertenecido a la empresa constructora, quien no sabía que ella era hija de Ayub. Durante la conversación, vino el recuerdo de un buzo muy apreciado y querido, se llamaba Don José...) era un santo, era de bueno ¡Era mi papá!... (en esos años) la palabra valía. El ser humano valía... desgraciadamente se perdieron muchas cosas...

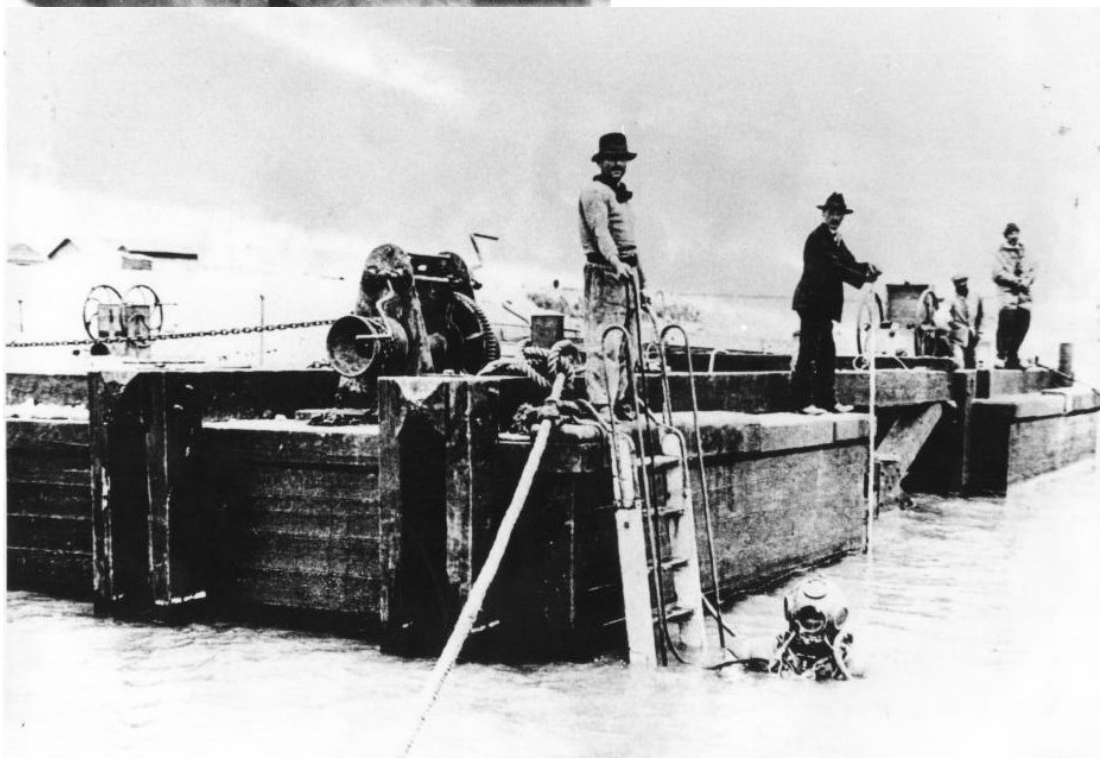
...en la escollera sur se hicieron arreglos y también los vimos...

....yo tenía catorce años y todavía estaba la grúa que iba a la escollera (sur)... porque las piedras las llevaban en el tren... los rieles estaban... la gente iba caminando por arriba de la escollera (sur)... antes se podía ir tranquilamente... estaba todo enterito. Ahora no se puede... está cortado...

...cuando fue la tragedia de los pescadores mi papá salió. Estuvo colaborando mi

2-7 : Don Juan y
José Ayub con traje de buzo.
Foto gentileza del señor
Jesús Ayub.

2-8: El pontón de Buceo. A la derecha, parado y vestido de buzo José Ayub. Se puede apreciar dos bombas proveedoras de aire, otro buzo en el agua y los ayudantes.
Foto gentileza de la señora Jesusa Ayub



2-9: Los buzos en el pontón en el puerto. Foto gentileza del señor Jesús Ayub.

papá de buzo... yo me acuerdo...

...en la escollera norte un pibe andaba en bicicleta... se cayó al mar y lo sacó mi papá. Con una lancha fue y lo sacó. El pibe era Tiribelli. Un hijo de Tiribelli que se cayó al mar con la bicicleta y lo sacó mi papá..."

Ayub también realizó trabajos de buceo en forma profesional y se inscribió en esa categoría en la Subprefectura de Mar del Plata, en la división Personal de la Navegación. Quedó registrado con la patente número 30, *"según expediente carpeta blanca número A 7438 de esa época."*[18]

José Ayub fue empleado de la empresa constructora del puerto de Mar del Plata hasta el 7 de Febrero de 1946. Luego, siguió siendo requerido en su desempeño de buzo. Según el testimonio de su hijo, Jesús Ayub, el último trabajo subacuático que realizó su padre, lo llevó a cabo en el mes de Septiembre de 1948. Consistió en la reparación de un rumbo de un buque carguero. Los dueños de un almacén naval, Don Irala y Stella lo convocaron al buzo Ayub para esa labor y una vez finalizada, el buque fue llevado a un dique seco en Montevideo. José Ayub falleció a la edad de 54 años cuando todavía estaba en plena actividad.

Antonio Olanda, "un ejemplo de trabajo a pesar de las dificultades"

Fue posible conocer la vida del buzo Olanda que trabajó en el puerto de Mar del Plata, gracias a los datos brindados por su hija, Antonia. Permanentemente, durante la entrevista afloraban los sentimientos de Antonia hacia su padre que sin haber menguado con el tiempo transcurrido, más que su labor de buzo destacaba que fue *"un excelente padre".*

Antonio Olanda nació en Italia, el 7 de Enero de 1889[19] en Cerdeña. En 1911, a los 22 años viajó a la Argentina. En su país de origen había trabajado de buzo pero se ignora cómo se formó en esa actividad. Era empleado de la empresa constructora y se había desempeñado en el puerto de Montevideo[20] en tareas subacquas. Olanda no fue destinado directamente a Mar del Plata sino que primeramente fue a trabajar como buzo a Bahía Blanca. Posteriormente, la empresa le hizo optar entre dos lugares Rosario o Mar del Plata. Según recordó su hija, Antonia, él prefirió Mar del Plata y aparentemente, la razón de su elección fue que: *"había unos mosquitos muy grandes (en Rosario)... siempre nos decía, se reía ..."*

Olanda eligió Mar del Plata para establecerse. Él vino primero que su familia. Al poco tiempo trajo a su señora y en meses nació su primogénita, Antonia, en el año 1922. Antonia afirmó que las escolleras habían sido construidas antes de la llegada a Mar del Plata. Hubo otros buzos con anterioridad a él. Desafortunadamente, muchos nombres se han perdido. Olanda tuvo mucho trabajo subacuático en el sector donde ahora están los elevadores, al lado contigo del club Náutico. Allí fueron construidos muros. En el sector conocido como Puerto Piojo desarrolló sus tareas subacuas. Antonia fue muy taxativa, su padre no participó de la obra de las escolleras exteriores pero sí de los muros internos.

Antonio Olanda tuvo un grave accidente que le imposibilitó seguir buceando. Desgraciadamente, los buzos sufrían riesgos no sólo bajo el agua sino también en superficie. Las maniobras de traslado de bloques o cargas siempre han sido muy peligrosas. El corte repentino de un cabo o cable destroza lo que encuentra a su paso.

Olanda estaba en compañía de un ingeniero de la empresa constructora a bordo del barco Hércules. Ese buque contaba con una grúa flotante para mover los bloques de cemento. Ambos estaban por trasladarse a un bote cuando repentinamente, se cortó un cabo y lo golpeó en las piernas. La fuerza del impacto que fue tan tremenda que le hizo pedazos los huesos de las extremidades inferiores. Olanda estuvo 14 meses en cama para poder recuperarse. Su hija Antonia no pudo precisar con exactitud cuándo ocurrió pero probablemente fue en 1936 o 1937. Luego de estar más de un año imposibilitado, Olanda comenzó a caminar de nuevo utilizando dos caballetes y dos tirantes. Era una especie de andador pero para una persona adulta de contextura grande, alto y fornido. Parecía una criatura que aprendía a andar apoyado en esas maderas. Debido a la gravedad de sus lesiones, si bien se recuperó para la vida diaria no pudo volver a trabajar nunca más como buzo. Dirigía la labor de buceo desde superficie pero ya no estaba en condiciones de bajar más. Hay que tener en cuenta que en esos años usaban el traje standard (pesado con escafandra) y que si bien, bajo el agua es muy cómodo, en superficie tiene un peso aproximado de 80 kilos. Por lo tanto, el buzo tiene que tener un excelente estado atlético y agilidad para poder desenvolverse .

El testimonio de su hija, Antonia también hizo referencia a que la familia vio el traje que usaba cuando era buzo. Ella recordaba haber visto a su padre arreglando la lona impermeable del traje, pegándole parches a los agujeros, es decir, haciendo el mantenimiento de su equipo.

Cuando no había trabajo para hacer la empresa constructora del puerto marplatense

no lo suspendía como a otros empleados. Olanda era designado para cuidar los barcos. Así que cuando los buzos no eran requeridos desempeñaba tareas de cuidador y encargado.

Antonia Olanda durante la entrevista recordó que: *" tenían un botecito de buceo con el que le daban aire al buzo, abajo. Una bomba tenía como ruedas y le daba aire abajo al buzo. Arriba siempre una persona de mucha confianza del buzo. Era el guía*

2-10: Los buzos Antonio Olanda y José Ayub. Foto gentileza del señor Jesús Ayub

2-11: El buzo Antonio Olanda. Foto gentileza de su hija, Antonia.

2-12: Permiso para transitar en la zona militar del puerto para Antonio Olanda. Gentileza de su hija, Antonia.

porque tenía la soguita ... tantos golpecitos de la soga es una cosa, así se movían ellos, póngale un martillo no..entonces decía dos o tres veces la soguita era el martillo, por eso se guiaban...era una soguita aparte de la manguera (por donde iba el aire).” El bote o lancha de buceo era imprescindible para trasladar al buzo al lugar de trabajo. Además, entre otros elementos, obviamente debían embarcar la bomba de aire para poder suministrarlo a través de la manguera. La descripción de Antonia se refiere a una bomba manual que debía funcionar con dos ayudantes, que movían cada uno una “rueda”. Aparte, estaba el que hacía las señales por el cabo hacia el buzo sumergido. Y, un quinto hombre que dirigía la maniobra.

En el año 1944, Antonio Olanda tuvo que dejar de trabajar debido a una enfermedad de garganta. A pesar de todos los años trabajados para la empresa constructora en el puerto marplatense como en esa época no existía la indemnización, no había ninguna protección para un trabajador como Olanda y su familia pasó muchas vicisitudes. La enfermedad del hombre que sostenía el hogar fue causa de zozobra y penurias. Debido a la confianza obtenida luego de tantos años de trabajo portuario, pudo conseguir ser empleado como sereno de la zona militar en 1947. Pero, los últimos años de su vida fueron difíciles. Olanda falleció un 5 de Agosto de 1949 en el “puerto al sur de Mar del Plata.”

Nicolás Lascienza, “de buzo a pescador”

Nicolás Lascienza era de origen italiano y nació en de Mola di Bari, cerca de Bari. Su fecha de nacimiento no pudo obtenerse porque sus descendientes no la recordaban. Según el testimonio de su nieto, Juan Capellutti[21], teniendo en cuenta que en el año 2003 habían transcurrido 45 años de su fallecimiento a los 74 años de edad, se pudo

deducir que su abuelo nació en 1884. Lascienza vino muy joven a la Argentina siendo casado y con dos hijos. No estaba formado como buzo pero sí familiarizado con el mar porque había realizado viajes embarcado desde Italia a Francia.

Nicolás Lascienza aprendió la labor subacuática siendo empleado de la empresa constructora, quizás una motivación haya sido que recibía el doble de salario por ese trabajo.[22] Su nieto afirmó: *"Él no era buzo. Consiguió ese trabajo y se puso ahí de audaz que era...sé qué tenía la escafandra esa, zapatos, cinturón de plomo..."* Sus compañeros de buceo eran Antonio Olanda [23] y Ayub. Con respecto a cómo era la tarea que realizaba su abuelo, Juan Cappelluti dijo durante la entrevista que : *"Él me contaba cómo hacían y cómo preparaban las cosas abajo. Contaba que venía el camión, tiraba las piedras y ellos abajo acomodaban las piedras, hacían entrepiso, luego venía Titán, la grúa, con 50 metros de pluma por lo menos. Ellos acomodaban las piedras abajo, hacían el piso, bajaba el bloque. Eso me contó él, lo poquito que me dijo..."*

Nicolás Lascienza, italiano di Bari, nacido en el siglo XIX fue un buzo más de los que construyeron el puerto marplatense. No fue posible conseguir fotos de él pero fue descripto como un hombre de 1,90 metros de estatura, físico robusto, sin bigotes, algo de calvicie, colorado de cara, daba una imagen de "vender salud"[24], de carácter bonachón y más bien alegre.

Cuando llegó a Mar del plata o más precisamente al sector portuario, Lascienza vivió en una casilla de chapas en la calle Pescadores como tantos otros trabajadores de la empresa constructora. Después pasó a otra ubicada en Edison e Irala.[25] Y, de a poco, se construyó su casa. En esos años casi no había edificaciones pasando Edison y una de la primeras construídas, fue la vivienda de Lascienza.

Tampoco fue posible precisar cuándo dejó de trabajar de buzo, pero se debió aparentemente a la terminación de las obras por parte de la empresa constructora. Basándonos en el testimonio de su nieto, Juan Cappelluti[26] quien recordó haber tenido 5 o 6 años cuando su abuelo se compró una lancha y eso sucedió aproximadamente en 1937 o 1938. A partir de ese momento su medio de vida fue otro: la pesca. Nicolás Lascienza dejó atrás sus épocas subacuáticas .

Un testimonio de la nueva vida de pescador y de cómo pensaba Nicolás Lascienza, se obtuvo de los recuerdos de su nieto : *"Yo iba a la banquina cuando salía de la escuela, y ayudaba a prender el fuego para cocinar langostinos. En la banquina se cocinaba antes ....iba para prender el fuego a las lanchas cuando venían de afuera. Entonces iba con el abuelo y la fondeaba a la lancha. Entonces íbamos donde está el club náutico ahora. Iba con una boya que amarraba la lancha. Él la fondeaba la lancha. Y la tenía toda pintadita de blanco, porque en aquel entonces cada uno pintaba la lancha del color que quería, no como ahora que están pintadas de amarillo. Y él... Yo como era chico no entendía lo que quería decir. Él siempre decía**: " maldeto Cristoforo Colombo por descubierto la América"**. Decíme una cosa, le digo: ¿Porqué decís siempre esas palabras?*

-Eh –dice en italiano- ¿Vos, no vas a la scuola?

-Sí, voy a la scuola.

-Eh.. ¿Y quién descubrió la América?

-Cristóbal Colón.

-¿ Y a quién trajo acá?

-Y, según dicen, no quería venir nadie porque era un continente desconocido, entonces dicen que vinieron los presos y los chorros en el barco para acá.

-Eh, bueno – decía en italiano- los ha traído para acá y se llevó a los pobres indios.

Y como yo era chico no me llegaba todo eso, de que se llevó a la gente honrada y trajo a los ladrones para acá. A medida que fue pasando el tiempo, cuánta razón que tenía mi abuelo." Lascienza protestaba y se quejaba continuamente de Colón especialmente, cuando algunos muchachos a propósito ensuciaban su querida lancha, la que cuidaba con mucho fervor y lucía un blanco impecable. Hasta su fallecimiento a los 74 años, luego de haber sido buzo Lascienza se dedicó a la pesca.

El buzo Nicolás Piccoli

El buzo Nicolás Piccoli nació en el año 1902, en Italia y falleció en Mar del Plata, 18 de Febrero de 1970. Su hijo, Juan Roberto Piccoli [26bis], explicó que: *"... vino con 22 años. No conocía nada. Trabajó en los campos con los Martínez de Hoz. Con los franceses entró en la Compañía (constructora del puerto de Mar del Plata) y después fue (buzo) del Ministerio (de Obras Públicas). Habrá estudiado algo. Andaban con los aparatos que le daban manija (bomba de aire)... con los plomos, zapatos... A veces andaba todo mojado. Le entraba humedad. Y después entró a trabajar en los elevadores hasta que se jubiló."* Juan Piccoli recordó que cuando era un niño iba a ver a su padre trabajar en la banquina.

2-13: El buzo Piccoli con el traje pesado, trabajando en la banquina de pescadores, del puerto de Mar del Plata - 1951 (Gentileza familia Piccoli)

2-14: Otra foto del buzo Piccoli con el traje pesado, trabajando en la banquina de pescadores, del puerto de Mar del Plata - 1951 (Gentileza familia Piccoli)

Las duras condiciones de vida en el puerto

La historia tradicional marplatense hizo hincapié en la villa balnearia de fines del siglo XIX y principios del XX, el lujo, el glamour, las familias de abolengo, el ocio, el turismo, las ramblas y las mansiones. Simultáneamente, los pescadores tenían restricciones para trabajar en las playas del sur (hacia el Torreón). El Dr. Lahille, jefe de la División Pesca Marítima de la Dirección de Agricultura y Ganadería, denunció ese hecho en el año 1901: *"...los pescadores son pobres y se asocian para comprar un lanchón... hay una campaña hecha para desalojar a los pescadores de la playa del puerto con el fin de transformarlo exclusivamente en balneario y centro de moda... indecentes, sucios y poco dignos de vivir cerca de los palacios que se construyan, era indispensable alejar sus viviendas y sus galpones de la orilla del mar..."*[27] En ese contexto de priorizar el interés del balneario de elite, fue lógica la expulsión de los pescadores de las playas céntricas y que ningún proyecto portuario se concretara en ese sector.

Poco se ha escrito sobre la vida en el "pueblo de Peralta Ramos", tal era el nombre que jurisdiccionalmente tenía el sector portuario entre 1890 y 1949. Desde 1911, la empresa constructora trajo a los trabajadores y sus familias a vivir en un lugar deshabitado. En realidad era un páramo desolado. Las viviendas eran simples casillas y el agua se obtenía del arroyo Del Barco, donde las mujeres lavaban la ropa. La autoras María Villar y Cecilia Rigonat[28] afirmaron lo siguiente sobre el pueblo de Peralta Ramos: *"...su desarrollo urbano estuvo estrechamente ligado al de la ciudad de Mar del Plata, de la que se constituyó en la periferia próxima; periferia receptora de aquellas actividades que no se encuadraban en el perfil de centro turístico elegante (Asilo de Ancianos, Hogar de enfermos crónicos, Patronato de la Infancia, barrio de*

pescadores..., de inmigrantes y, más tarde, las industrias pesqueras).

¿Radicaciones azarosas o producto de una intencionada vocación por "recoger" los exiliados del centro aristocrático? En ese contexto, las obras públicas tardarán en llegar...Recién fueron contempladas dentro de un plan de obras para la ciudad en 1951, concretándose-sólo-cuando los problemas socio-ambientales adquirieron características intolerables (inundaciones, proliferación de basuras, contaminación por efluentes domiciliarios e industriales)."

Las duras condiciones de vida en el sector portuario eran la otra cara de la exquisita y glamorosa Mar del Plata, turística y elitista. El 17 de Enero de 1921, La Prensa publicó un plano del puerto de Mar del Plata, indicando la creación de una colonia de pescadores y el futuro barrio industrial y pesquero. Eso quedó sólo en los proyectos. La situación era tan desgraciada y penosa que Della Paolera prefería no referirse a ese tema en sus conferencias. En 1922 hubo una propuesta del doctor Clorindo Solla para nombrar una comisión de vecinos del puerto, para decidir las medidas higiénicas que correspondieran y proponerlas a la municipalidad. También en 1922, el padre Don Orione se interesó por las dificultades y pobreza del lugar y vino a dar su aporte. Coincidentemente con la ceremonia de inauguración del puerto de ultramar realizada el lunes 9 de Octubre de 1922, la población portuaria carecía de los servicio mínimos, tales como provisión de agua potable. Luego de varios años de esfuerzos recién el 5 de Mayo de 1924, se inauguró la sala de primeros auxilios del puerto.

Hacia 1925 en grandes titulares el diario La Prensa[29] denunciaba las carencias de la colonia pescadora de Mar del Plata. El aumento del número de embarcaciones hacía insuficiente la dársena y el muelle donde no había iluminación ni vigilancia. La escasez de agua potable era un problema grave y permanente. En especial que los terrenos circundantes al puerto se alquilaban, haciendo que las viviendas fueran precarias y que, muchos prefirieran vivir en la ciudad con los inconvenientes de trasladarse diariamente. El poder ejecutivo nacional había presentado un proyecto de construcción de viviendas para pescadores en terrenos fiscales ganados al mar donde nace la escollera sur. Pero, nunca se concretó y la problemática continuó.

La acción pastoral de la Iglesia se llevaba a cabo en la zona portuaria. Se trataba de paliar las difíciles condiciones de vida. Una propuesta diferente fue la carta de Padre Dutto, dirigida al presidente de la Comisión Pro-Mar del Plata con fecha del 8 de Febrero de 1928. El objetivo propuesto era organizar una fiesta de carácter religioso, elegir el Santo Patrono de los Pescadores, una misa y bendición de lanchas en la dársena. Pocos días después, se realizó la fiesta de San Salvador.[30]

De la información obtenida en los Boletines Municipales [31]fue posible deducir la situación de la calidad de vida de los habitantes del puerto. El motivo de fondo era la propiedad de la tierra, tal como lo enunciaba el intendente Teodoro Bronzini en 1929, en una nota dirigida al presidente del senado provincial: *"Actualmente toda la población instalada a inmediaciones del puerto ocupa tierras que son* ***arrendadas a sus ocupantes en condiciones de precio excesivas****, tanto que, siendo ellos en su casi totalidad trabajadores, se ven obligados a levantar sus míseras construcciones, de comodidades increíblemente precarias, dentro de superficies de terreno mínimas, que no permiten llenar las exigencias más elementales de la vivienda... Para poblar,*

hermosear e higienizar la barriada del puerto que forma feo contraste con el resto de la ciudad, es indispensable ***expropiar las tierras necesarias****."* En esa nota Bronzini recordaba que ya en 1927 se había sancionado una ordenanza municipal sobre la expropiación de tierras en el puerto. En la sesión del 4 de Julio de 1929 del Honorable Concejo Deliberante, se trató sobre tablas y se aprobó en general un proyecto sobre higiene. En el proyecto se ordenaba higienizar, nivelar cunetas de las calles, construir una pileta y cámara séptica en el dispensario antivenéreo con sus correspondientes desagües y cañerías, el blanqueo interior y exterior de locales de venta de productos alimenticios, entre otras disposiciones. Todavía se esperaba la ley de expropiación que era tratada por el ejecutivo provincial. El 14 de Enero de 1930, Braulio Arenas donó un terreno para el edificio propio de la Sala de Primeros Auxilios del Puerto. En este contexto, las damas vicentinas y Elisa Alvear de Bosch impulsaron las viviendas obreras.

En 1929 se produjo una tormenta[32] de grandes proporciones. Fue tan importante que volcó algunos bloques de la parte superior de la escollera sur hacia adentro del puerto. El personal de la empresa constructora y los buzos reforzaron ese sector emplazando bloques adicionales a sus taludes.

Paralelamente a las miserables condiciones de vida en el sector portuario, el progreso en la parte turística era constante. En 1932 [33] se pavimentó la escollera sur. El diario mostraba fotos de los obreros trabajando, de pescadores deportivos y paseantes en automóvil. Se mencionaba la importancia del puerto de ultramar y el atractivo del puerto militar, es decir, se promocionaba la vista panorámica. Pero, a pocos cientos de metros, los habitantes del lugar no tenían derecho a la propiedad y ni siquiera de agua potable.

Ante la falta de agua potable, el intendente José Camusso en 1934 decidió que la Municipalidad costeara los gastos de instalación, de dos surtidores del vital elemento. Se colocaron dos, uno en la calle Gaboto y otro en 12 de Octubre. La población del puerto estaba estimada en 2000 habitantes y contaba sólo con esas dos canillas públicas. El arrendamiento de los terrenos impedía la colocación de una red completa de cañerías para el servicio de agua y cloacas, debido a que el precio no podría ser afrontado por los vecinos del lugar. Durante la intendencia de Camusso se pavimentaron varias calles, Edison, Bermejo, Figueroa Alcorta, 12 de Octubre y otras. Camusso le dio impulso al progreso del sector portuario.

El 15 de Agosto de 1937, un núcleo de vecinos fundaba la Asociación de Fomento del Puerto de Mar del Plata. La sede social funcionaba en la calle Figueroa Alcorta 418. Los límites de la Asociación eran: Cerrito, Juan B. Justo, Martínez de Hoz, Vertiz, Edison y 12 de Octubre. Algunos de los motivos de su creación fueron: - que estaban desconectados del centro marplatense; -estaban huérfanos de servicios; -las calles de tierra eran intransitables; - lograr que los médicos se trasladaran los días de lluvia; -la luz eléctrica era escasa; -las calles eran "bocas de lobo" al oscurecer, es decir, las carencias eran casi totales. En esos años, los pescadores tiraban cáscaras de mejillones[34] para poder salir de las puertas de las fábricas. En los días de lluvia las calles eran pantanales y era muy difícil descargar el pescado sin quedarse atascado. Se movilizaban en carros a caballo y la posesión de un camión era algo excepcional. El estado de las calles siempre fue un pedido constante al gobierno municipal.

En el año 1939, el Departamento de Obras Públicas de la Municipalidad construyó

dos puentes [35] sobre el arroyo del Barco. Uno, sobre las calles Figueroa Alcorta y Magallanes, compuesto por cuatro filas de caños de 0,80 y de un metro con sus costados de material. El otro, ubicado en las calles Bermejo y Magallanes, era de hormigón armado de 11 metros de ancho por 3,50 de luz con sus pilares y baranda de caños. Formaban parte del proyecto de rectificación del curso del arroyo del Barco.

Jesusa Ayub [36] además de compartir los recuerdos de su padre, el buzo Don José, recordó cómo era el puerto de su infancia. Su relato fue el siguiente: *"...las calles había muy pocas asfaltadas y eran todas casillas, como La Boca... los franceses le daban la casa, tanto al obrero como al empleado de oficina... tenía la casa... casilla de chapa... eran cerradas y les ponían piso de madera o les ponían piso de pórtland... abajo estaban las familias, en la parte baja donde estaban los circos yendo para Martínez de Hoz... después, abajo pasaba el tren que venía de vuelta de dejar las piedras en la escollera norte...*

...en la cantera había un galpón grandísimo que le decían la caldera... que entraban máquinas de trenes...

...todo era casillas... a todos les dieron su casilla... eran todas casillas, todas casillas... y las casillas de los jefes se distinguían porque estaban todas pintadas de marrón...

...iban comprando los terrenos y venían para acá (terrenos pasando Edison, más allá de La Gruta)... estaban vendiendo los terrenos acá los Peralta Ramos... la viuda de Peralta Ramos vendía todo...

...la prefectura era de chapa y madera con un cerco de alambre tejido... para entrar a la prefectura había molinete...

...yo creo que el puerto empezó a cambiar después de 1938, 1939...

...en Magallanes e Irala estaba el arroyo del Barco...y estaba el cerco de alambre del patio de la Escuela 12... era de chapa, pintada de gris, con ventanales de madera... después, la pasaron a Cabildo (ahora calle Padre Dutto)... se inundaba la escuela cuando se desbordaba el arroyo...

...había una parte que tenía luz eléctrica y otra no...en las casillas nadie tenía luz eléctrica... todos eran a faroles a gas, kerosene y velas...

...había una canilla... se iba a buscar agua con baldes (para tomar de la canilla)... ...en mi casa yo tenía (tanque para guardar el agua de lluvia)... para lavar se tenían los tanques de lluvia... todo el mundo tenía tanque para juntar el agua llovida para lavar...

...todo este barrio de acá no había luz (pasando Edison unas diez cuadras)... acá era todo quinta... esto era de los Peralta Ramos... tenía la casita y dos o tres manzanas sembradas se alquilaba... toda la gente se vino para acá... se hizo un nuevo barrio...

...el puerto lo hicieron los españoles, los árabes, los franceses y los rusos... porque el italiano vino después de la guerra. Había algunos italianos, no te digo que no. Pero, la mayoría vino después de la guerra... habría que rendirle homenaje a la empresa francesa que fueron los pioneros... y los que hicieron todo lo que hicieron... si no fuera por ellos...

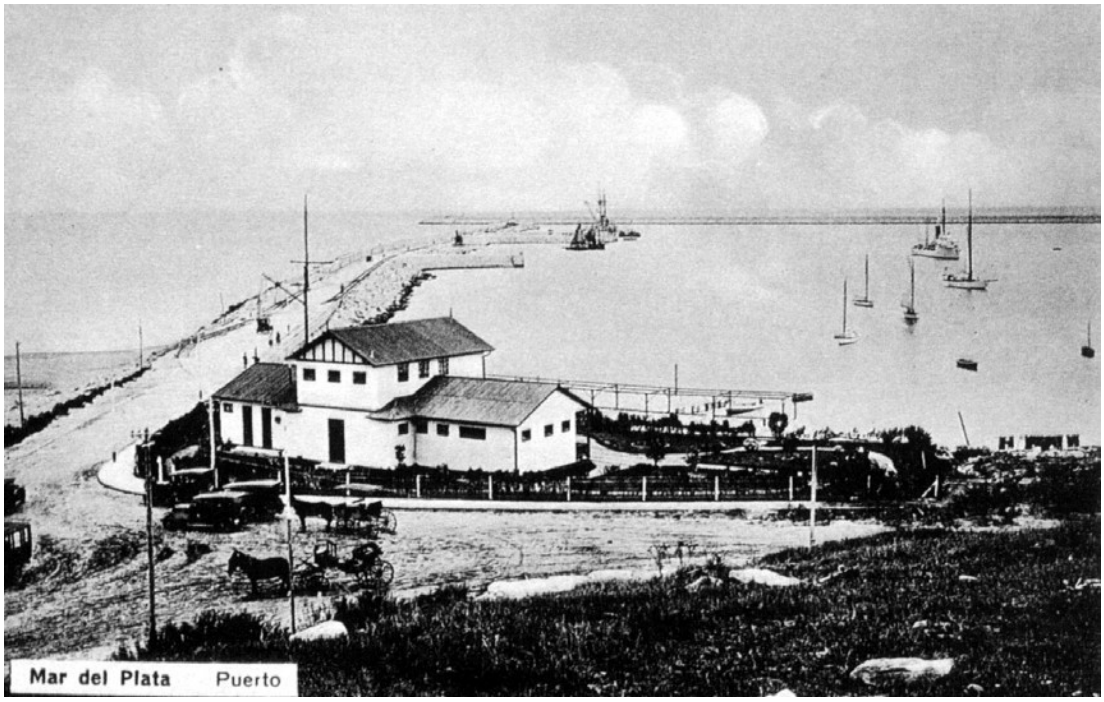
...pasaba el tranvía que bajaba a la banquina donde estaba el restaurant el Viejo Pop...el (tranvía) número uno salía del centro y terminaba adentro la banquina, donde

estaba el Viejo Pop, que era una casilla... paraba el tranvía ahí...

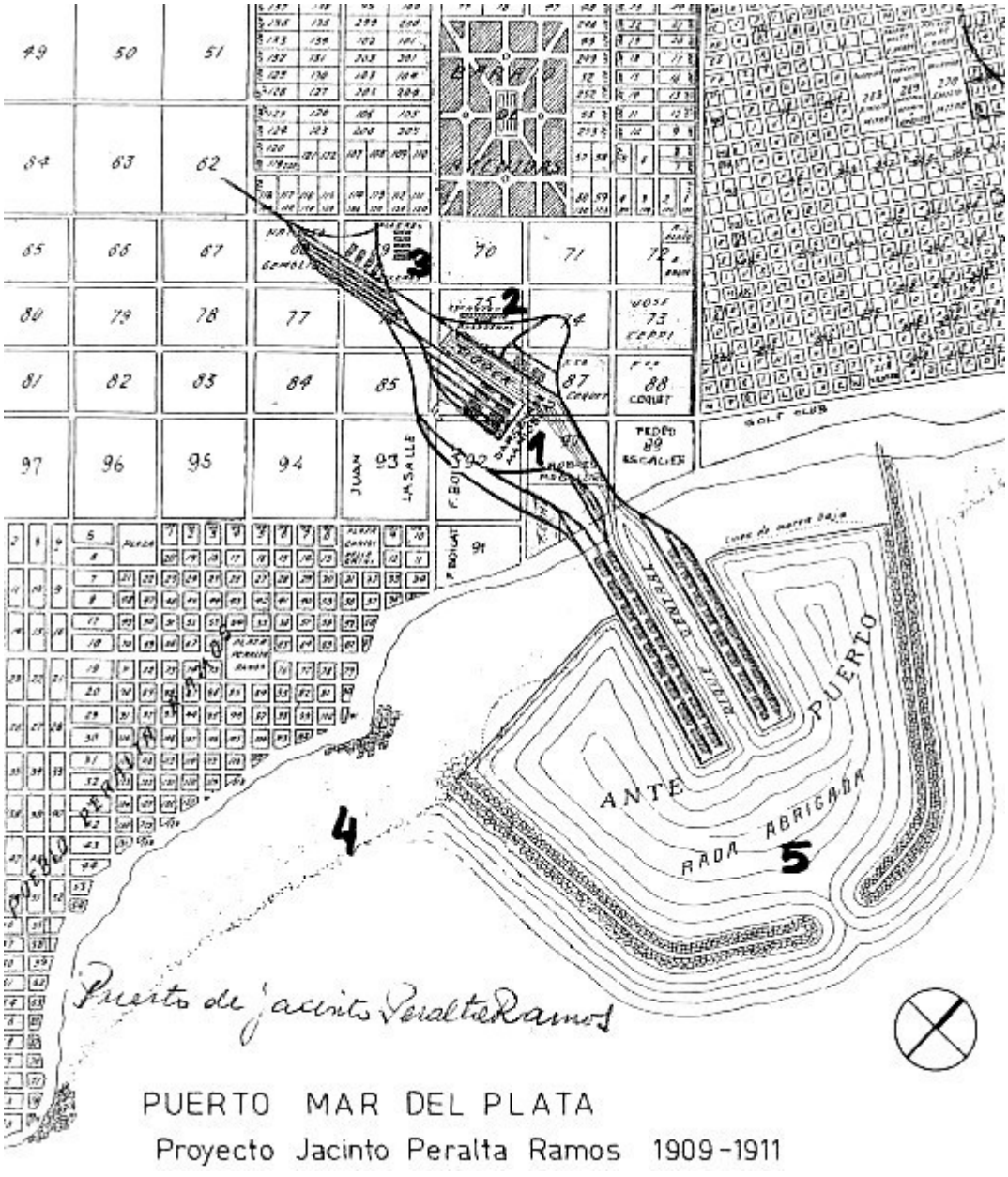
...Ahí daba vuelta, donde está la farmacia (por Edison y 12 de Octubre)... ahí daba vuelta... cada dos por tres, los que venían de arriba cuando venían muy... no podían doblar y seguían de largo!!...

...y el (tranvía) número dos llegaba hasta el cementerio...

...y el número uno hasta la banquina... venía hasta el puerto... eran de color naranja y negro, creo... eran grandes (los tranvías)... cabía más que en un colectivo... ¡Era de lindo andar en tranvía! ¡A mí me encantaba!... después vinieron los troles... en el cincuenta y tantos..."



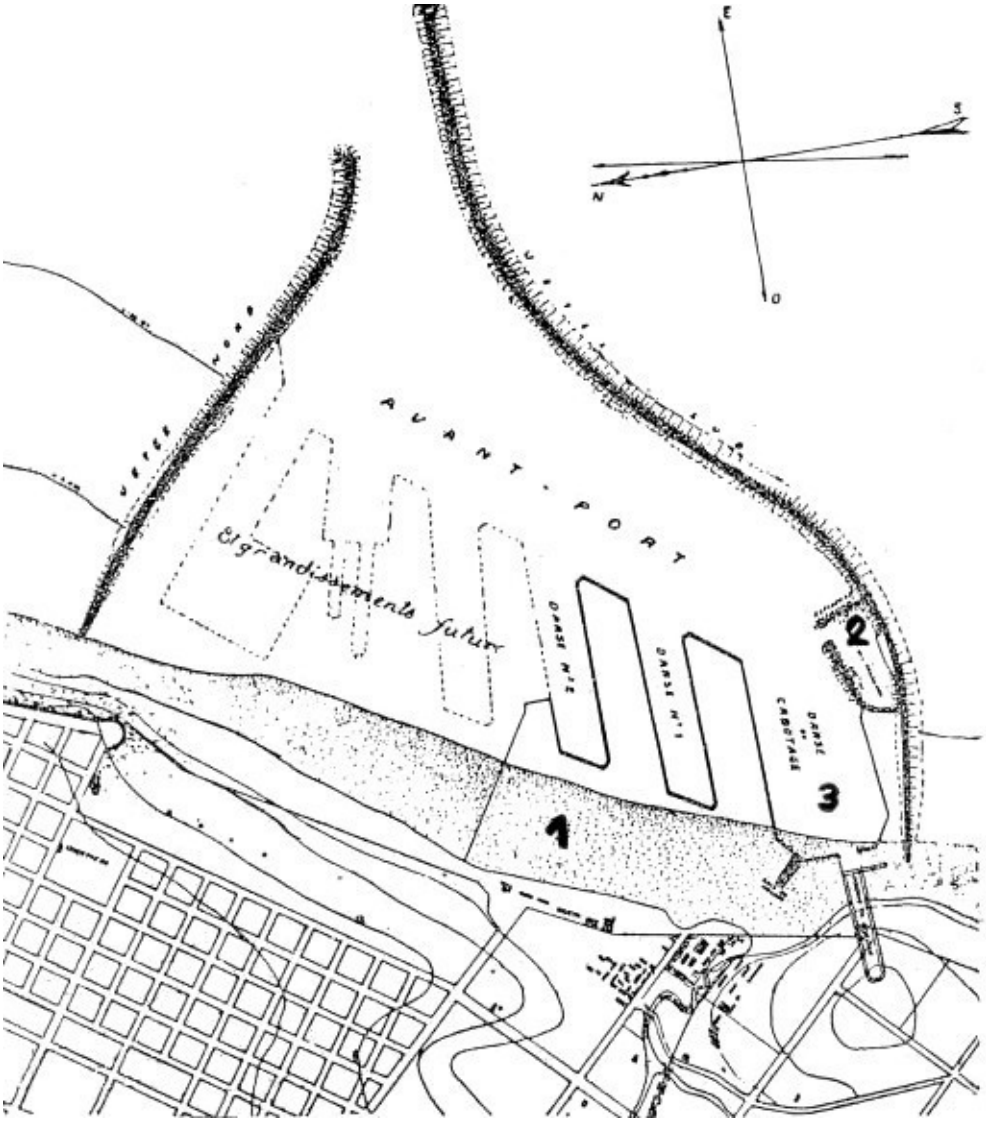
2-15: Postal de la escollera norte1942(?). Foto gentileza del señor Jesús Ayub.



2-16: Puerto Mar del Plata. Proyecto Jacinto Peralta Ramos 1909-1911

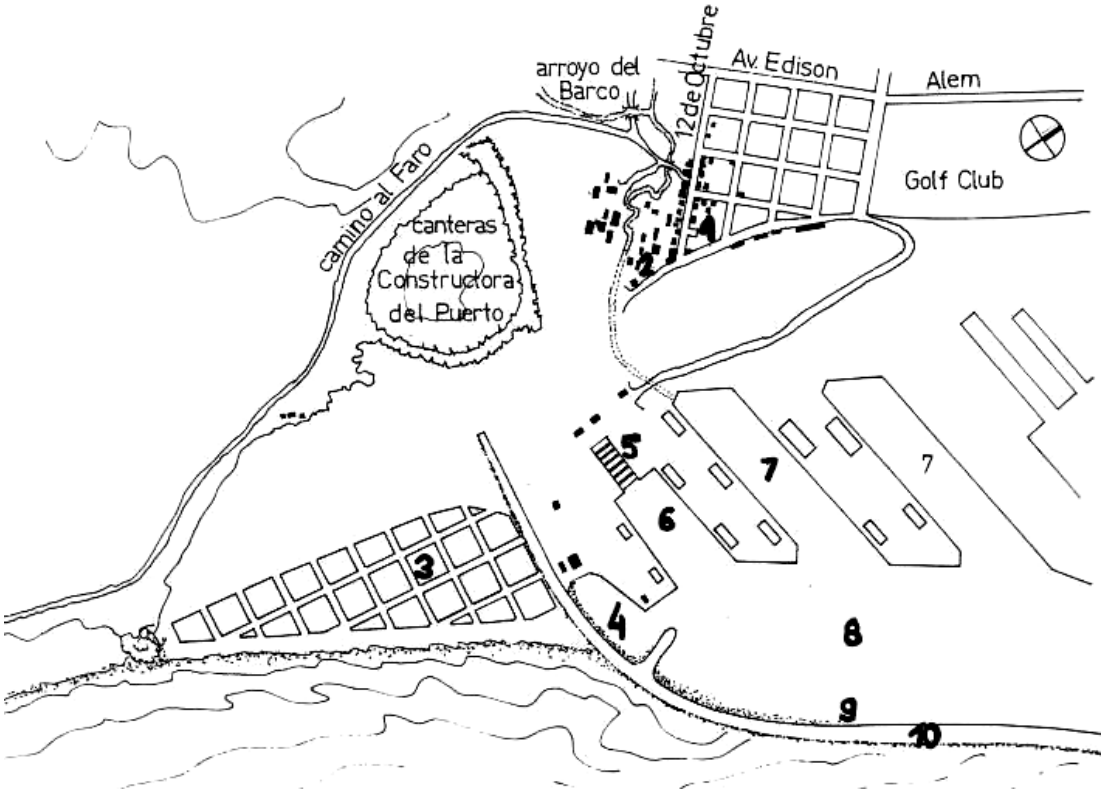
1) Consistía el proyecto en ampliar tierra adentro el curso del arroyo del Barco.
2) Ferrocarril proyectado con Estación Pasajeros.
3) Talleres y estación para cargas.
4) Perfil de la playa existente.
5) Muelles y rada antepuerto de abrigada.

Este fue sólo un proyecto nunca concretado de un diseño portuario, diferente al actual porque continuaba la desembocadura del Arroyo del Barco. El plano fue brindado por el Arquitecto Herman Clinckspoor.



2-17: Puerto comercial de aguas profundas de Mar del Plata. Proyecto de Pedro Olegario Luro de 1911

1) Perfil de la playa existente.
2) Banquina pescadores originalmente prevista.
3) Dársena para cabotaje con futuro astillero naval, varadero, pabellón provisión agua potable, usina eléctrica, usina frigorífica e instalaciones para la preparación del pescado.
Este plano es propiedad del Arquitecto Herman Clinckspoor.



2-18: Puerto de Mar del Plata. Corte histórico 1921.

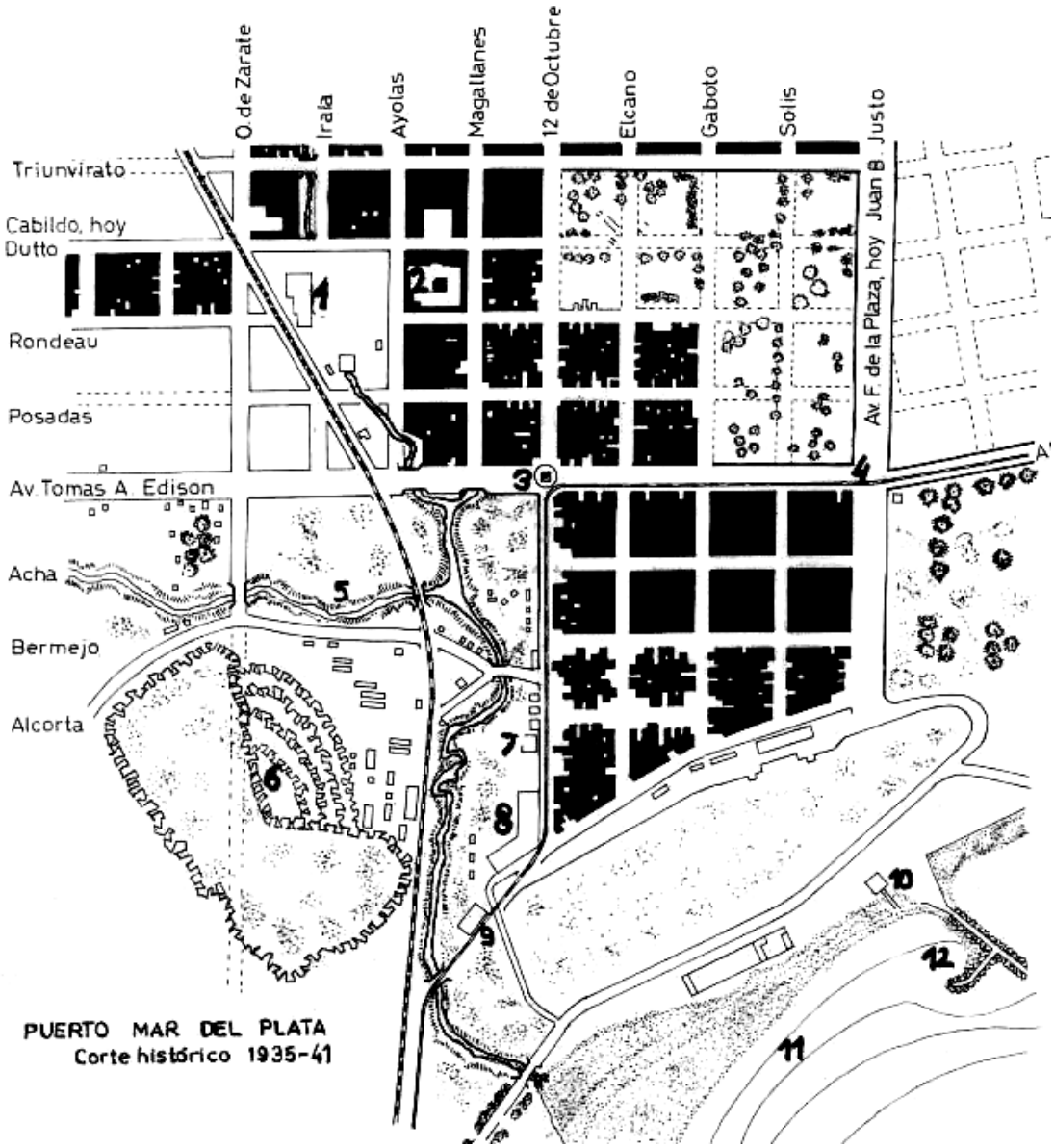
1) Núcleo viviendas y comercios.
2) Empresa Constructora del Puerto.
3) Barrio Pescadores e industria de la pesca proyectado.
4) Banquina para las lanchas pesqueras.
5) Varadero y astillero naval.
6) Dársena cabotaje.
7) Dársena ultramar.
8) Antepuerto.
9) Descarga petróleo.
10) Escollera Sur.

Este corte histórico es una adaptación del plano publicado en La Prensa, realizada por el Arquitecto Herman Clinckspoor.

2-19: Puerto Mar del Plata. Corte histórico 1928. Plano general del Ministerio de Obras Públicas.

1) Club Náutico Argentino, 2)Terrenos destinados a talleres y depósitos, 3) Empresa Constructora del Puerto, 4) Superficie del gobierno, 5)Tierras privadas, 6) Pueblo Peralta Ramos, 7) Línea tranvía eléctrico, 8) Línea Ferrocarril Sud, 9) Terminal de tranvías, 10) Plaza Pública, 11) Yacimientos Petrolíferos Fiscales, 12) Camino al Faro, 13) Camino a las dársenas, 14) Parque de ostricultura, 15) Base de aviación, 16) Varadero, 17) Dársena de submarinos, 18) Yacht Club Argentino, 19) Golf club, 20) Explanada Sud, 21) Cementerio de la Loma, 22) Arroyo del Barco, 23) Avenida Alem, hoy Edison, y 24) Avenida Cincuentenario, hoy Juan B. Justo.

Plano del año 1928 gentileza del Arquitecto Roberto Cova y adaptado en su tamaño por el Arquitecto Herman Clinckspoor. Los números fueron escritos por la autora del libro.



2-20: Puerto Mar del Plata. Corte histórico 1935-1941

1) Usina eléctrica, 2) La Sagrada Familia, 3) Monumento Gral. Pueyrredón, 4) Línea tranvía eléctrico, 5) Arroyo del Barco, 6) Canteras del puerto, 7) Ministerio de Obras Públicas, 8) Empresa Constructora del Puerto, 9) Subprefectura, 10) Club Náutico, 11) Dársena del puerto, 12) Parque de Ostricultura.
Corte histórico basado en un plano de 1935, adaptado por el Arquitecto Herman Clinckspoor.

NOTAS

[1] Hijo de Pedro Luro y quiso seguir con la acción progresista de su padre.

[2] Carta de Pedro Olegario Luro citado por Marengo, Ricardo, op.cit.

[3] El monumento a Pedro Olegario Luro se encuentra en el mirador costero entre el Golf y la bajada a la Base Naval. Ese lugar tiene una vista panorámica excelente desde la cual se puede apreciar todo el puerto.

[4] Ver Société Nationale de Travaux Publics, op.cit.

[5] Lagrange, Alberto.op.cit.

[6] Lagrange,op.cit. página 463.

[7] Sociéte Nationale... op.cit, página 12.

[8] Al menos durante la investigación realizada no se encontró ninguno. Personalmente opino que desde 1911 hasta 1946, período en el que la empresa constructora realizó las obras y el mantenimiento de las mismas, debieron haber trabajado muchos buzos. El esfuerzo físico de esa profesión hizo probable que quizás alguno se haya desempeñado sólo por un breve tiempo. Además, los buzos están acostumbrados a viajar por los puertos y trabajar donde se los necesita. Ayub, Olanda, Don Juan, Píccoli, Piccorella, Lascienza, Daciosa, Galli fueron los nombres que se mencionaron repetidas veces y algunos fueron refrendados con fotos.

[9] Horacio Giaccaglia recordó durante la entrevista del 21/03/05, que cuando era muy joven y empezaba a bucear conoció a un buzo anciano que guardaba todavía una escafandra. Se llamaba Pedro Díaz y presumiblemente trabajó en el puerto marplatense. Giaccaglia no pudo aportar más datos.

[10] Según el testimonio de Antonia Olanda le decían Don Juan, “el turco”.

[11] Ibáñez, op. cit.

[12] Entrevista que pertenece a los archivos del Museo del Hombre del Puerto, “Cleto Ciocchini” y fue realizada el 29 /09/1995.

[13] Debido a las dificultades idiomáticas, he aquí un caso de dos hermanos que son ingresados al país con diferentes apellidos. Jesusa Ayub explicó cómo transformaron el nombre de su papá en José Ayub y que a su tío, “que se llamaba Yamil, le pusieron Yamil Mohamed”, es decir, le sacaron parte del apellido paterno.

[14] Entrevista a Jesús Ayub del 02/01/ 01, realizada en el Museo del Hombre del Puerto “Cleto Ciocchini”, gracias a la mediación de su director, Héctor Becerini.

[15] Gracias a José Sanjurjo, presidente del C.A.S.E. quien en los comienzos de esta investigación histórica varios años atrás, me habló de la señora Jesusa Ayub y me dio su número de teléfono. Curiosamente, una de las primeras entrevistas fue la de Jesús Ayub en el año 2001 y una de las últimas, la de Jesusa Ayub en el 2005.

[16] Entrevista a Jesusas Ayub realizada en su domicilio el 19/03/05.

[17] Se refiere a las casillas que daba la empresa a sus trabajadores ubicadas en la subida de la cantera.

[18] Frecia, op. cit.

[19] Según el testimonio de su hija, Antonia Olanda, su padre nació en Cerdeña pero no

recordó el pueblo. Antonia tiene 81 años al momento de realizarse la entrevista.

[20] Dichos de la entrevista a Jesús Ayub.

[21] Entrevista a Juan Capellutti, nieto del buzo Nicolás Lascienza, realizada el 27 de Junio de 2003.

[22] Hasbani, Elías, op.cit.

[23] Antonia Olanda recordó al ser entrevistada que su papá mencionaba a Lascienza y conoció a sus hijos.

[24] Palabras de su nieto, Juan Cappellutti.

[25] Datos obtenidos de Hasbani, op.cit.

[26] Juan Cappellutti al momento de la entrevista del año 2003 tenía 71 años. Entonces si contaba con 5 o 6 años cuando su abuelo compró la lancha pudo haber sido en 1937 o 1938.

[26bis] Entrevista realizada el 4/8/06

[27] Fermepin y Villemur, op.cit. Además, sobre este tema de la expulsión de los pescadores, el señor Héctor Becerini, director del Museo del Hombre del Puerto "Cleto Ciocchini" ha realizado varios comentarios.

[28]Villar, Maria y Rigonat, Cecilia..., op.cit.

[29] La Prensa, 25/11/1925.

[30] El Atlántico, op.cit. Desde 1928 San Salvador es el Santo Patrono de los pescadores y su estatua está erigida en la Escollera Sur, la que fue inaugurada el 10 de Febrero de 1980.

[31]Municipalidad..., Boletín Municipal, op.cit.

[32] En Argentina. Secretaría de Obras Públicas... Estudio mediante...op.cit.página 15.

[33] La Prensa, 21/02/1932

[34] Testimonio de Estela Castiglione, recordando las anécdotas de su abuelo, Martín Banegas.

[35] Municipalidad...,op.cit.

[36] Entrevista realizada el 19/03/05.

CAPÍTULO 3: EL BUCEO SALVAMENTISTA EN LA ESCUELA DE BUCEO DURANTE LAS DÉCADAS 1920 Y 1930

Las confusiones históricas sobre el inicio de la Escuela de Buceo

En las décadas de 1920 y 1930, simultáneamente con el trabajo subacuático de los buzos inmigrantes empleados en el puerto marplatense, comenzó y progresó el buceo a nivel estatal dentro del contexto militar. El desarrollo de la historia del buceo y el papel de la Escuela de Buceo de la Base Naval de Mar del Plata ha sido de gran complejidad. El presente capítulo pretende ser sólo un acercamiento a la cuestión. La primera dificultad que surgió se debió a los cambios de nombre, de lugar, e incluso de jerarquía que ha sufrido "la escuela de buceo". Los buzos tanto retirados como en actividad siguieron haciendo referencia a esa institución como la "escuela de buceo." Alguno pudo haber aclarado que en otro momento tenía otro nombre pero, no se ha encontrado hasta la fecha ninguno que no dijera "escuela de buceo". En la actualidad se encuentra integrada y forma parte de "la escuela de submarinos y buceo". La historia de la institución, su trayectoria a nivel latinoamericano puesto que en ella se han formado buzos de otras armadas como Panamá, Brasil, Bolivia, Perú, Uruguay, que luego aplicaron en sus lugares de origen esos conocimientos y desarrollaron el buceo, la haría merecedora de funcionar autónomamente[1].

Fue sintomático de estas cuestiones que en la década de 1960, incluso un historiador local como Roberto T. Barili se refirió a los cambios de nombre y contradicciones sobre su fundación. Barili[2] mencionó que: *"...en Efemérides Navales figura el 5 de Noviembre de 1951 como fecha de creación de la Escuela de Salvamento y Buceo, el 26 de Mayo de 1952 como fecha de creación del Centro de Instrucción y Adiestramiento en Salvamento y Buceo. Si bien las fechas son ciertas en cuanto a los nombres citados, no lo son en lo que se refiere a la creación de la primitiva escuela de buceo".* Barili se remontó a los años 1921 y 1923 cuando el Teniente de Navío, Vicente A. Ferrer, impulsaba la creación de cursos de buceo. Y, propuso en su libro que las autoridades navales establecieran el primero de Diciembre de 1933, como fecha de creación de la Escuela de Buceo porque en ese momento se inició un curso a bordo del aviso M-6. Las palabras de Barili mostraban las contradicciones e incluso desconocimiento de la historia del buceo, también dentro de la propia fuerza. En Noviembre de 1964 fue publicado en diarios[3] locales, con grandes titulares que la Escuela de Buceo cumplía 31 años. En esos artículos se tomaba como fecha de creación el 5 de Noviembre de 1933 cuando se inició el C.I.A.S.B., Centro de Instrucción y Adiestramiento en Salvamento y Buceo. Además, el 3 de Septiembre de 1933 fue creada la Base Naval de Mar del Plata con la llegada del buque madre de submarinos, "Guardacostas Belgrano". Con su arribo se iniciaban oficialmente las actividades de la nueva base de submarinos. Teniendo en cuenta esas fechas y los acontecimientos mencionados era lógica la necesidad de fundamentar con criterios históricos cuándo fue creada la Escuela de Buceo.

Según las fuentes consultadas en la biblioteca del Departamento de Estudios Históricos Navales en la "casa amarilla" del barrio de La Boca, hubo una inquietud de las autoridades de la escuela de buceo de fines de los años sesenta para poder establecer la fecha real de inicio de la actividad subacuática. Finalmente, en 1970 se estableció el 8 de Noviembre de 1921 como fecha de creación y de esa manera se autorizaba a la institución a festejar el cincuentenario en 1971.

Todo lo anteriormente mencionado fue sólo un ejemplo de las dificultades para obtener y rastrear información, aún contando con la buena voluntad del personal de la Armada Argentina. La nota dirigida a la Escuela de Buceo firmada por el Capitán de Navío, Humberto Burzio (RS),[5] a cargo del Departamento de Estudios Históricos en 1969, comentaba la investigación realizada para determinar la fecha de creación y aclaraba en el punto 1: *"...la documentación existente (en el departamento de Estudios Históricos) comprende a la del siglo pasado, hasta el año 1892. Es posible que el mismo se encuentre en el Archivo General de la Armada, en caso de no haber sido* ***incinerado****".* En el transcurso de la búsqueda de información para la concreción de este libro era más fácil conseguir datos de marinos del siglo XIX que de los buzos de las décadas 1920, 1930 y siguientes.

A los fines prácticos de esta investigación orientada a aportar datos sobre la historia de los buzos en la ciudad de Mar del Plata, no se ahondará en todos los cambios de nombre sino que se respeta la tradición oral y testimonios de los protagonistas, indicando a la institución como la "Escuela de Buceo".

La iniciativa del Teniente Vicente Ferrer

La inserción del buceo en la Armada Argentina estuvo relacionada con los cambios tecnológicos de la Primera Guerra Mundial y el desarrollo de los submarinos. Fue una consecuencia directa de las necesidades estratégicas. El año 1917 fue clave debido a que viajaron a Estados Unidos cuatro oficiales para aprender sobre esa arma submarina desconocida en nuestro país. Como parte de la instrucción estaba un curso de buceo, muy útil para la recuperación de torpedos. De ese grupo, fue el Teniente Vicente Ferrer el impulsor de la inclusión del buceo en la Armada Argentina. Desde su nuevo destino en Río Santiago, a cargo del Arsenal de Torpedos y Minas, Ferrer hizo las gestiones necesarias y logró la aprobación del primer curso de buceo, según la normativa vigente en la orden general Nº 168 del 8 de Noviembre de 1921. Eso no significó el inicio inmediato del mismo pero sí la preparación de programas, un proyecto de reglamentación y la compra de materiales.

En este punto es pertinente hacer la aclaración que, la idea del teniente Ferrer de llevar a cabo, un curso de buceo en Mar del Plata fue anterior a la construcción del puerto militar[6]. En el proyecto original no estaba previsto. Incluso en el libro de la empresa constructora figuraba un plano sin ningún atisbo de instalación militar alguna. En esos años de la década de 1920, el puerto comercial de Mar del Plata se modificó. Los decretos del 12 de Diciembre de 1924 y del 17 de Septiembre de 1928 autorizaron la construcción de diversas obras complementarias[7]. Un informe del Ministerio de Obras Públicas [8] publicó la lista con el detalle de las mismas, figurando entre ellas el embarcadero del Ministerio de Marina.

En 1925, la llegada a la Argentina del acorazado Repulse (que trajo al Príncipe de Gales) demostró la necesidad de contar con un muelle militar en un puerto de aguas profundas. El Repulse tenía 242 metros de eslora, 34 de manga, un calado de 34 pies y por sus grandes dimensiones sólo pudo arribar en Mar del Plata. Además, la compra de los tres submarinos a Italia hacían necesario disponer de instalaciones acorde. En 1928 se inauguró la dársena de submarinos. Y, mientras las autoridades de la Marina de Guerra y el gobierno hicieron el acuerdo con la empresa francesa constructora para las nuevas obras, Ferrer seguía intentado concretar su proyecto.

Luego de la aprobación del curso de buceo en 1921 debían resolverse otras cuestiones y no sólo del lugar dónde llevarlo a cabo. El teniente Ferrer había presentado los programas, el proyecto de reglamentación y la lista de equipamiento. La empresa elegida para proveer los elementos necesarios fue la alemana Hanseatische Apparatebaugesellschaft, conocida por los buzos alemanes simplemente como HAG[9] Sus vínculos con el buceo se remontaban a Ludwig Von Bremen, quien era un agente comercial de productos foráneos y domésticos, pero fue también quien adquirió la licencia para vender el equipo de buceo Rouquayrol-Denayrouze en Alemania. Bremen empezó a producirlo y distribuirlo aproximadamente en 1873, siguiendo las características del francés original. La descripción del equipo Rouquayrol-Denayrouze no es pertinente ya que figura en cualquier libro de historia del buceo. En 1905, la Hanseatische Apparatebaugesellschaft de Hamburgo, subsidiaria de la empresa Neufeldt and Kuhnke, compró la compañía Bremen y continuó la producción de los equipos de buceo. En 1914, se estableció una sucursal en Kiev, que fue designada central de la empresa en 1925. En 1937, HAG cambió de nombre a Hagenuk.

El teniente Ferrer estuvo en Kiev y quedó bastante interesado en la tecnología alemana. No era para menos, ya que la dueña de HAG, Neufeldt and Kuhnke fue fundada en 1899 y sus dos socios se hicieron famosos por la creación de la escafandra acorazada, también llamado traje de buceo atmosférico o ADS (atmospheric diving suit). Estaba basada en el diseño del ingeniero Friedrich Gall y podía alcanzar 160 metros de profundidad. Hasta 1960, Hagenuk fue líder en la creación de escafandras acorazadas. Pero, volviendo a 1922 durante la estadía de Ferrer en Kiev, se concretó la compra de los primeros equipos para la nueva escuela de buceo de la armada argentina.

El buceo aplicado al salvamento de submarinos era el gran objetivo de lograr, y una muestra de esa preocupación fue el informe traducido del alemán por Ferrer, publicado en el Boletín del Centro Naval[10], en el cual comentaba que: *"Con motivo del hundimiento del submarino británico M-1, ocurrido hace algunos meses, se comentó el ofrecimiento hecho por una empresa alemana de colaborar en su búsqueda mediante un equipo especial de buceo a grandes profundidades... Personalmente he visto trabajar al equipo en Kiev y he asistido a varias experiencias a que estaban entonces entregados los inventores... el M-1 no ha podido ser hallado debido al desconocimiento exacto del lugar del naufragio, pero eso no quita mérito ni importancia a la escafandra que el lector conocerá a continuación.*

Vicente A. Ferrer
Capitán de Fragata"

El interés por desarrollar el buceo y su aplicación en el salvamento de submarinos como se realizaba en otros países, el tema de las profundidades y cómo alcanzarlas, estaba en la voluntad de los buzos de la década de 1920.

Mientras los alemanes experimentaban con las escafandras acorazadas y los norteamericanos con la mezcla de gases; en Argentina en 1924, se inició el curso con los primeros alumnos en Río Santiago, a pesar de los pedidos de Ferrer de desarrollarlo en Mar del Plata, lugar que consideraba más apto. Las prácticas se llevaron a cabo en Puerto Belgrano, en la dársena y dique seco. En 1925 promocionaron los primeros cinco buzos: Crivisky, Alzieu, Mutti, Lapolla y Marquez Vianna.

Mar del Plata y más precisamente dentro del puerto protegido por las escolleras, era el lugar destinado desde el principio por el impulsor del primer curso, el teniente Ferrer. Idea anterior a la construcción del puerto militar y a la realización de la dársena de submarinos. De las solicitudes que envió ninguna prosperó y tuvo que conformarse con concretarlo en otros destinos. Ni siquiera se contaba con un sitio fijo en tierra. La orden del día 223/929 establecía nuevos cursos de buceo, pero sin lugar determinado y se continúo impartiendo los conocimientos a bordo. La actividad subacuática se iniciaba superando trámites y varios escollos, basada en la voluntad y tenacidad de personas como el teniente Ferrer.

Mientras que los primeros buzos egresados de la escuela realizaban la labor para la que habían sido formados, en los Estados Unidos se estaba experimentando con mezcla de gases en la década de 1920. La posibilidad de alcanzar mayor profundidad y la forma de lograrlo estaba en plena experimentación. Un artículo del "Journal de la Marine", citado en la Revista de Publicaciones Navales[11], explicaba que: *"...ya en otra ocasión hemos hablado de las enormes dificultades encontradas con motivo del salvamento del submarino americano S51, hundido a 40 metros de profundidad no lejos del Puerto de Nueva York. Se sabe que prácticamente esta profundidad es el límite a que hoy pueden acceder descender los buzos y los empleados en aquel salvamento apenas podían trabajar media hora seguida en estas condiciones.*

El Bureau of Mine, de los Estados Unidos, que se ha ocupado de la producción del helium para su empleo en los dirigibles de la aeronáutica americana, estudió distintas propiedades de aplicaciones de este nuevo gas, llegando a la conclusión de que podía prestar grandes servicios, facilitando el descenso de los buzos a grandes profundidades... y el helium reúne excelentes condiciones para ello. En efecto, se ha demostrado que este gas es mucho menos soluble en la sangre que el nitrógeno. Por consiguiente, un buzo que trabaje en una atmósfera de oxígeno y helium, tendrá menos gas disuelto en sangre que si trabajara con aire comprimido.

Además, el helium posee otra cualidad, muy poco definida, consecuencia, sin duda, de su gran ligereza, que le permite desprenderse más fácilmente y con mayor rapidez durante el ascenso ...los buzos podrán descender a profundidades sensiblemente más grandes que el límite impuesto hasta ahora; es decir, que en lugar de pararse a los 40 metros podrán seguir descendiendo 15 o 20 metros más. Si estas esperanzas se convierten en realidad, no tardaremos mucho en ver acometer trabajos submarinos y salvamento de barcos considerados hasta ahora como imposible.

Agosto de 1927"

En ese contexto de experimentación con mezcla de gases buscando descensos profundos e impulsado principalmente por el salvamento de submarinos en los Estados Unidos, estudiaron y se perfeccionaron los oficiales argentinos que en la década de 1930, concretaron el primer curso de profundidad de la escuela de buceo. Ellos fueron los tenientes Rumbo y Howard.

La continuidad del crecimiento de la escuela bajo la dirección de los Tenientes Rumbo y Howard en la década de 1930

El camino iniciado por Ferrer fue continuado en 1931 por los Alfereces de Fragata Oscar Rumbo y Horacio Howard, luego ascendidos al grado de teniente. Ambos habían obtenido experiencia cuando fueron adscriptos a la Comisión Naval Argentina en Estados Unidos. Rumbo y Howard estuvieron durante meses en la Sección Experimental de Buceo [12], haciendo un estudio comparativo de las tablas de descompresión de Washington y New London y llegaron a la conclusión que no era aconsejable el uso de ninguna de las dos. Informaron también que se profundizaban los conocimientos médicos sobre fisiología de la respiración. Había interés en mejorar la comunicación con el buzo y la Batteryless Telephone de Pittsburg, había enviado un juego de teléfonos sin baterías de un modelo nuevo, para que sea probado en la sección experimental. Se experimentaba además con mangueras especiales de goma de salvataje, sometiéndolas a presión. Participaron además en salvamentos de submarinos, uso de cortadora acetilénica submarina, realizaron croquis sobre pontones y material de salvamento, uso de mezcla de oxi-helio como atmósfera para el buzo, obtuvieron material útil para traer a la escuela de buceo, pero lo más importante en su informe se refería a las cuestiones fisiológicas y la manera más correcta de realizar la descompresión.

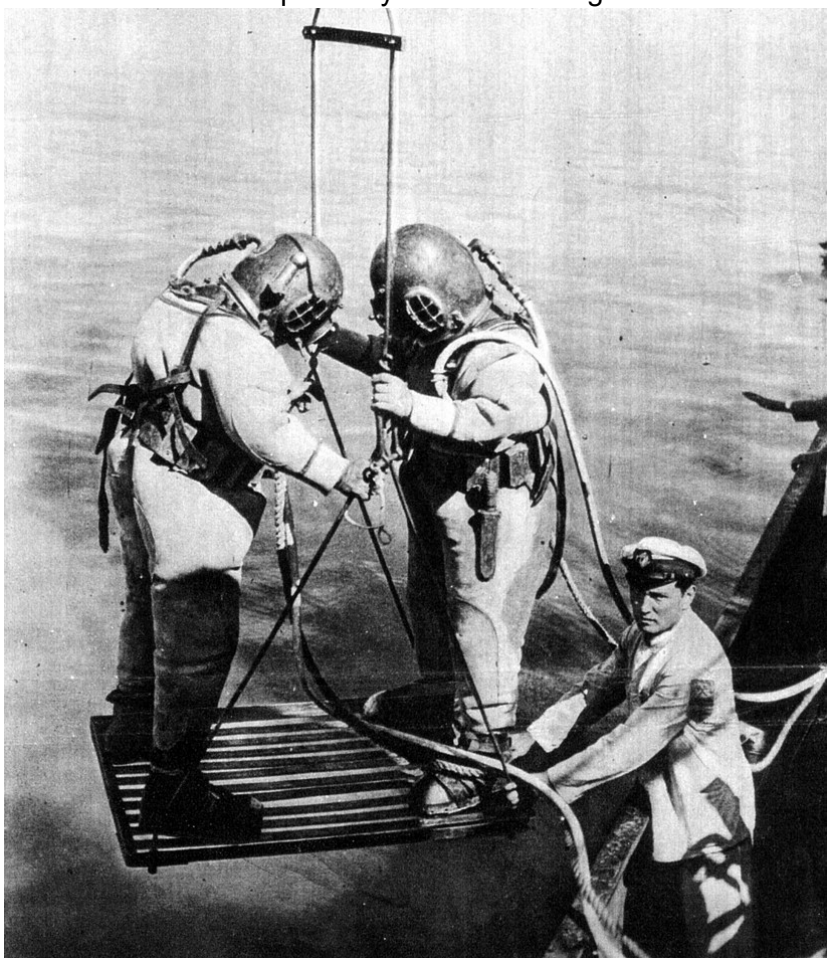
El otro aspecto a destacar de los informes y traducciones de los Alféreces Howard y Rumbo, fue el análisis de salvamento de submarinos y la forma más segura de escape del personal del mismo. Si era conveniente que la salida fuera individual o colectiva, mediante pontones y buques especialmente equipados para esas operaciones. Tipos de pontones, detalles de construcción, desplazamiento, flotabilidad, todo era cuidadosamente detallado. En el ítem 6 del Memorandum de la D.G.M [13], escribieron en 1930: *"6.- Todo el trabajo preliminar del salvamento de submarinos mediante pontones es realizado por buzos y las profundidades en que pueden ser hechos trabajos de esta naturaleza quedan limitadas a aquellas en que los buzos pueden realizar esfuerzos sin detrimento físico. Tal límite se cree que es a los 300 pies. Todos los buzos a bordo de los buques de salvataje han cursado la Escuela de Buceo y están patentados para descender y trabajar hasta esa profundidad."*

Luego de detallar cuidadosamente los motivos, Howard y Rumbo [14] aconsejaron que: *"12.- En vista de las condiciones indicadas y en lo que respecta a la protección de las tripulaciones de submarinos hundidos e incapacitados, ha concentrado su atención en el desarrollo de aparatos de escape individual. La eficacia de la nueva invención conocida con el nombre de "Pulmón" se ha demostrado en forma concluyente mediante pruebas completas hechas en la Sección Experimental de Buceo de*

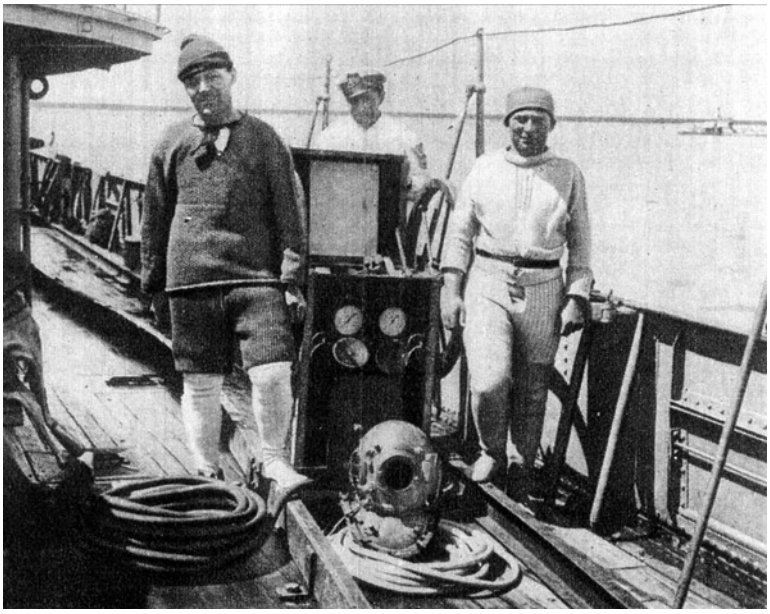
Washington y en el USS "S-4 bajo condiciones simulando hundimiento real."

Sin necesidad de agregar más comentarios de las propias palabras de la dupla de oficiales argentinos en Washington, Howard y Rumbo, quedaba evidenciado el interés por el perfeccionamiento, conocimiento y preparación para realizar en la escuela de buceo lo aprendido en Estados Unidos. Y, la relación entre el buceo de profundidad y el salvamento submarinos, el cual era prioridad uno para la Armada teniendo en cuenta el interés de contar con esa arma.

La década de 1930 mostró un crecimiento continuo. El primero de Diciembre de 1933 se inició un nuevo curso a bordo del rastreador M6, registrado en las crónicas del diario La Prensa. Los propulsores del buceo en la armada se preocuparon tanto por seleccionar los mejores hombres y obtener los equipos necesarios, como por también difundir la actividad con los medios a su alcance. En 1934, el alférez de navío, Oscar J. Rumbo[15] escribió un artículo[16] para La Prensa, titulado "Breves Notas sobre Buceo". En el mismo explicaba las características del casco y del traje utilizado por los buzos. Fue bastante específico en la enfermedades y riesgo de la actividad mencionando: asfixia, aplastamiento, sopladura, enredo, dolor de oídos, hemorragias nasales y pulmonares, agotamiento físico, asfixia por sumersión, envenenamiento por oxígeno, inhibición mental temporaria y estados de angustia.



3-1: Buzos descendiendo en la guindola desde el buque A.R.A. M.6. Fuente: diario La PRENSA, Marzo de 1934.



3-2: Buzos vestidos con la ropa de lana que se ponían bajo el traje. Bomba manual de suministro de aire. Fuente: diario La PRENSA, Marzo de 1934

En un ejemplar del Boletín Municipal[17] de 1936 aparecieron publicadas tres fotos sobre la actividad subacuática. La nota trataba sobre el éxito de público de la pileta municipal, sitio tradicional de paseo y recreación durante el verano de 1936 y acompañaba el informe imágenes con los epígrafes explicando: 1) *personal de la Base Naval haciendo ejercicios con el aparato "pulmón" en la pileta municipal* (a la escafandra el cronista la denominó pulmón), 2) *otro aspecto de los ejercicios de buceo* (la imagen era el buzo escafandrista descendiendo por una escalera hacia el agua) y 3) *tripulantes de los submarinos efectuando ejercicios de buceo en la pileta municipal* (lo que mostraba era un buzo subiendo, emergiendo del agua y el ayudante agachado extendiendo sus manos, con numeroso público presente). Desde sus comienzos, las autoridades de la escuela de buceo estaban abiertas a la comunidad para hacer exhibiciones con equipos de buceo.

Ofelia Elvira Tiribelli, la primera mujer que buceó en 1934

En Diciembre de 1934 cuando prácticamente en la Base no existía ninguna edificación, siendo un extenso campo dentro del puerto y los buzos tenían su escuela en el "viejo Belgrano", una marplatense llamada Ofelia Elvira Tiribelli fue la primera mujer en bucear con un equipo standard. Una chica con "agallas", porque había que animarse para experimentar esa emoción de sumergirse en la década de 1930. Ella lo hizo con un casco inglés[18] aquellos que tenían la ventanilla frontal a rosca.

Ofelia Elvira "Tita" Tiribelli nació en Mar del Plata el 30 de Septiembre de 1913. Era hija de Leopoldo Tiribelli y María Asunción Lemmi. Fue la segunda de cinco hermanos, la mayor era Ada, le seguía "Tita", luego el único varón, Leopoldo y las más pequeñas, Mirka y Ana María. Las familias Tiribelli y Lemmi han sido importantes en la historia de

la construcción de la ciudad de Mar del Plata. El apellido Tiribelli famoso por el negocio dedicado a maderas y molduras. Los hermanos Lemmi, destacados constructores, realizaron una gran cantidad de chalets e incluso en la década de 1940, la Casa del Puente, joya mundial de la arquitectura. En ese contexto de progreso, nacida en una familia conocida y en una posición social cómoda, "Tita" sobresalió porque fue la primera mujer que buceó.

¿Cómo pudo Ofelia Tiribelli hacer algo que era reducido a un pequeño grupo de marinos? Primeramente habría que dejar en claro que ella era muy deportista y entusiasta para emprender cosas. Era amante de la vida al aire libre, practicó y disfrutó de varias actividades: natación, tenis, golf, andaba a caballo y también fue entusiasta del bowling, basket y voley. Fue posible ver fotos de "Tita" desarrollando esos deportes y andando en bicicleta por la costa, cuando todavía estaba el Club Mar del Plata. Era muy buena nadadora como lo demostró cuando hizo un salvataje en la costa. Antes de que se construyera el casino, rescató a un hombre de morir ahogado en la playa Bristol. Presumiblemente fue en la década del ´30.

En algún momento cruzó su destino con el Teniente Howard, quizás en alguna reunión social del club Pueyrredón o del club Mar del Plata donde concurría. Habrán hablado de buceo, de lo que se veía en el fondo marino, de lo que pesaría el equipo, de la escafandra, de los zapatos, de los plomos para sumergirse, del aire que iba por la manguera desde la bomba manual de superficie o de la novedad y aventura que significaba ser buzo en 1934. Howard tenía la experiencia de su época de estudioso del buceo en Estados Unidos. Pudo haber narrado historias sobre el mundo submarino. Era joven, estaba difundiendo la actividad subacua y se encontró con una señorita marplatense con valor como para saber qué era eso de "ser buzo". Fue invitada a probarse el traje de buceo y descender, pero *"pensaron que no se animaría"* [19]. No esperaban que una mujer podría hacerlo. Ofelia "Tita" Tiribelli aceptó sorprendiendo a muchos y buceó.

El Teniente Howard recibió a Ofelia Tiribelli en el buque, "el viejo Belgrano" donde estaban los equipos. De acuerdo con las costumbres de la época, no fue sola sino acompañada por una amiga y por su hermano Leopoldo. El 29 de Diciembre de 1934, fue un día de sol, sin viento, cálido y muy agradable para estar al aire libre. Ambas amigas estaban acordes a la situación con traje de baño puesto debajo de los vestidos. Según el testimonio fotográfico, se pudo observar al grupo posando y al Teniente Howard, distendido, sonriente, mostrando un físico atlético, y transmitiendo cordialidad. Era toda una novedad que una dama de la sociedad marplatense estuviera a bordo dispuesta a ponerse el equipo y descender.

Deduciendo según las fotos y los relatos familiares transmitidos por Ofelia La Cava, nuera de "Tita" Tiribelli, el procedimiento de buceo fue normal. "Tita" debió vestirse el traje, luego sentarse en el banquito para que dos ayudantes buzos le calzaran los zapatos y le colocaran la escafandra inglesa. El teniente Howard también se colocó el equipo y debieron haber bajado juntos. Probablemente Howard habrá controlado el descenso y ascenso. Según las normas de seguridad, considero improbable que la dejara sola. Estuvieron unos momentos sumergidos, a unos metros de profundidad en la dársena. "Tita" no tuvo miedo, sólo curiosidad. A los veintiún años era difícil pensar

3-3 Ofelia Elvira “Tita” Tiribelli, la primera mujer que buceó en Mar del Plata en 1934.

3-4: Ofelia Tiribelli y el teniente Horacio Howard antes de bucear el 29 de Diciembre de 1934.

Las fotos de esta página son gentileza de de la profesora, Ofelia La Cava de Muñoz, nuera de “Tita” Tiribelli.

3-6 “Tita” Tiribelli en traje de baño, una amiga, el Teniente Howard mostrando un excelente estado atlético.

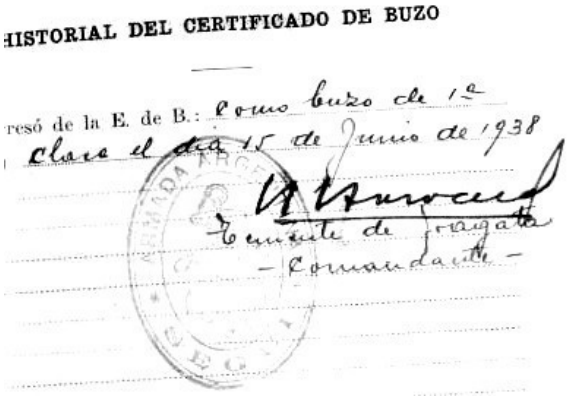
3-5: El Teniente Howard distendido y posando con un perrito.

en el miedo para una deportista y hábil nadadora.

Una copia de la foto donde ambos posan con el traje de buceo fue conservada hasta la actualidad en la Escuela de Buceo. La inmersión fue exitosa ya que Ofelia "Tita" Tiribelli transmitió un grato recuerdo de esa experiencia a su familia. Años después, en Abril de 1937 se casó con Raúl Muñoz. En el año 1938 dio a luz a su primer hijo, Raúl Alberto, luego nacieron Rodolfo Alfredo y Ricardo Adrián. Ofelia "Tita" Tiribelli falleció en Mar del Plata el 25 de Octubre de 1999, a los 86 años. Sus seres queridos guardaron el testimonio fotográfico de esa insólita anécdota, con orgullo y respeto porque ella tenía "agallas". En el año 1934, cuando el buceo casi ni se conocía, fue una marplatense la primera mujer que buceó y con el viejo casco inglés, el de la ventanilla a rosca.

Los egresados del curso de profundidad

En 1937 se llevó a cabo por primera vez, el de curso de profundidad con la asistencia de buzos ya experimentados y novatos. En 1938 la escuela se instaló en el muelle de sumergibles, contando con un tanque de adiestramiento adentro de la casilla donde funcionaba y afuera estaba la cámara de descompresión. Los egresados[30] del primer curso fueron: suboficial Miguel Crivisky; los cabos principales, Omar Gigena, Juan Constenla, Juan Brunatti; el cabo primero, Domingo F. Tosti; el cabo segundo, José Testi; los marineros, Luis Tabó, Santiago Ullúa, Roberto Calvo, Antonio Battrusani, Antonio García, Fernando Garay, Ignacio Artuzammon, Basilio Popoff, Mauri Giordano, Gervasio López, Agustín Sandín, Víctor Brunengo, Adolfo Carbini, José Tercelan y Ernesto Sande.


HISTORIAL DEL CERTIFICADO DE BUZO

resó de la E. de B.: como buzo de 1ª
clase el día 15 de Junio de 1938

Teniente de Fragata
– Comandante –

3-7: Firma del Teniente Howard certificando la Libreta Personal de Buzo de Mauri Giordano. Nótese el sello del Seguí. El egreso era como buzo de 1º clase, el 15/06/1938. Material ofrecido por la nieta de Giordano, la señora Sonia Cavalle, quien también es buzo

Testimonios de buzos de los años 1937 y 1938

Adolfo Gabriel Carbini

Carbini nació el tres de Enero de 1917 en la ciudad de Paraná. Empezó a nadar en Colón antes de ingresar a la Armada en 1932. Siempre tuvo habilidades acuáticas como aguantar la respiración bajo el agua y practicar zambullidas. Antes de aprender a ser buzo había realizado inmersiones. En el verano de 1936, Carbini estaba cumpliendo con sus funciones de marinero en el torpedero La Plata. Durante la navegación se obstruyó una de las rejillas que cubrían las tomas de agua de mar, que

formaban parte del sistema de refrigeración del motor. En esa época todavía no existían los buzos en los barcos. Entonces, le preguntaron si quería hacer el trabajo, si no tenía miedo. Carbini aceptó, se vistió con el traje de baño o "ropa de agua" que se usaba antes, de color negro y atados los puños. Sujeto a una soga, sentado en la guindola (plataforma), descendió para trabajar en la rejilla. El torpedero se encontraba en alta mar y bastante lejos de Río Santiago. Cumplió con esa labor usando sólo el tacto ante la falta de visibilidad porque el lugar abajo del casco era oscuro. Luego, cuando el barco fue atracado en Puerto Belgrano hizo el mismo trabajo: destapar una rejilla en apnea, descendiendo en una plataforma.

En 1937, estando Adolfo Carbini en Río Santiago hubo una invitación para hacer el curso de buzo. Jamás había visto uno, ni mucho menos un equipo pero se interesó. Las habilidades acuáticas de Carbini no habían pasado desapercibidas para el Teniente de Fragata, Horacio Howard, quien en ese año de 1937 era el segundo comandante del torpedero La Plata (destino de Carbini) pero durante 1934 y 1935, había dirigido la escuela de buceo. Aprobado el examen médico, Carbini fue enviado a Mar del Plata en septiembre de 1937, empezando una nueva etapa en su vida dedicado al buceo. Luego de los años en la Armada continuó en la Flota Fluvial hasta 1982, habiéndose desempeñado más de 40 años como buzo.

"Salimos buzos" de profundidad"

Carbini recordó durante su entrevista la presencia de antiguos buzos en el curso de profundidad. Mencionó a Crivisky, encargado de la escuela de buceo, Brunato y Gigena, quienes tenían experiencia pero en poca profundidad.

En esa época estaba el Crucero General Belgrano como buque base y era una embarcación "veterana", con muchas millas navegadas. Ahí, el 17 de Septiembre de 1937, le colocaron el traje pesado y le explicaron cómo tenía que hacer para maniobrar el casco, la válvula para regular que se apretaba con la pera. El casco era americano y tenía un sistema para conectar el teléfono. Desde el barco o desde una lancha, el buzo bajaba por una escalera con un cabo de guía o señales. La primera vez que bajó, descendió a una profundidad aproximada de diez metros. Estaba oscuro y en el barro había que ir amoldándose. Esa inmersión se realizó desde el Crucero Belgrano, en la dársena de Mar del Plata, al costado del muelle y enfrente estaba la escuela.

La escuela de buceo era de madera. Contaba con todos los elementos para la práctica, por ejemplo: la cámara de recompresión, el tanque de prueba para hacer profundidad y un grupo de botellones que se cargaban con aire a una presión de 150 kg. El individuo entraba en la cámara, descendía por una escalera, se llenaba de agua, se procedía a cerrarla y se establecía la presión según el curso que estaba haciendo el alumno. Siempre había un médico y el que dirigía todo era el teniente Howard, de aspecto inglés, bastante recio, no muy alto y exigente. También fue comandante del rastreador Seguí, barco escuela en 1938. Carbini recordó que haciendo el curso salían con el Seguí, realizaban prácticas en mar abierto, empezando con poca profundidad: a treinta metros, hasta alcanzar los cincuenta metros. Abajo, debían llevar a cabo los trabajos que les mandaban por ejemplo, serruchar. En esa época, a principios del '38, la pareja de buceo de Carbini era Luisito Tabó.

Luego de permanecer a cincuenta metros, la descompresión la hacían por etapas. El descenso se había realizado en una planchada. El ascenso era gradual, utilizando la escala de jacob, que era como una escalera colgada y al buzo lo iban elevando de a poco. Se sentaba ahí o se agarraba, entonces hacía movimientos para desalojar el ingreso del nitrógeno que circulaba en la sangre. Si no se cumplían las paradas o se producía una subida rápida, entonces el mal de caisson aparecía, dolores, manchas, escoriaciones por las burbujas o quizás algo mucho peor. Según Carbini[21] *"...estaba apoyado en esa escala o sentado o parado. Estaba con el cabo de vida o cabo de señales. Manguera, cabo de vida y lo van levantando...Arriba había otra persona para recoger el cabo de vida y la manguera y había otro que manejaba el guinche, levantaban con el guinche la escala...hasta llegar a la plataforma que había bajado...la plataforma la hacían bajar hasta casi diez metros...entonces subió el buzo hasta la plataforma y ahí después...eliminaron la escala de jacob. Entonces el individuo venía adentro de la plataforma y lo levantaban con el guinche..."*

"...bueno una vez que terminamos el curso en el año '38, salimos buzos de profundidad, ***primer curso de profundidad de Sudamérica en el ´38****, el primer curso de buzos de profundidad..."*

"Salí volando como un globo"

Quizás la anécdota más interesante fue cuando se "sopló" [22] Carbini estando a cincuenta metros: *"la correa que sujetaba la plomada de peso se soltó, se soltó. Era de cuero, el suspensor que llamamos nosotros. El suspensor del plomo del pecho venía agarrado al cinturón porque en esa época ya se usaba el cinturón con plomo, venía agarrado adelante... se me cortó y me soplé. Se me llenó de aire, se me infló el traje por falta de cancha para manejar bien la válvula de descarga, entonces me soplé de cincuenta metros, salí volando como un globo y me trajeron al barco, me sacaron ahí y me metieron en la cámara de recompresión en el barco... sentí como un ruido, el ruido del aire que salía venía medio mareado hasta que llegué arriba... me metieron en la cámara... me mandaron a la profundidad que estuve, o sea a los cincuenta metros, compensando en la profundidad las etapas... Vino el comandante Howard al camarote y después él me preguntó si tenía miedo. Le dije no."*

El uso del traje pesado, el de "escafandra" tenía dos riesgos característicos: 1) la posibilidad de soplarse, es decir, por excesiva cantidad de aire inflarse como un globo y salir disparado a superficie; 2) el aplastamiento, accidente menos conocido que consistía en falta de aire, entonces la presión exterior al traje estruja y aplasta los tejidos del hombre y un caso extremo podría haber sido la compresión del cuerpo del buzo dentro de la escafandra; casos que se han registrado a nivel mundial.

"Hubo que sacarlo entre la vida y la muerte"

Carbini recordó un caso de aplastamiento sucedido aproximadamente en el año 1942, que a pesar de la gravedad el buzo sobrevivió. Los hechos transcurrieron de la siguiente manera: *"Le pasó a Brunengo, Víctor Brunengo. Fue con un muchachito nuevo... salimos a hacer un rescate de ancla mar adentro... estaban en el barco*

oceanográfico MacKinlay, embarcados en el MacKinlay... resulta que por falta de experiencia del chico ese bajó a 30 metros a Brunengo, a 30 metros... por falta de experiencia y falla de los teléfonos a batería que había... este hombre cuando llegó... le empezó a largar el cable de manguera muy rápido y los que estaban dando vuelta la bomba se frenaron, entonces hubo un ***aplastamiento*** *a los 30 metros, que se llegó a los 30 metros aplastado y no lo oían a él porque él... cuando lo sacaron, lo sacaron semi-estropeado, no podía respirar bien... una respiración entrecortada y demoró como quince días para recuperación... porque el personal que tenía que dar la bomba se frenaron, por el peso o por la velocidad... no era la cantidad de personas que se necesitaban para darle con la bomba, entonces qué pasó? Que le faltó aire. Al faltarle aire se aplastó Lo aplastó la profundidad. Entonces, hubo que sacarlo entre la vida y la muerte... porque él bajaba por el cable que estaba con un muerto a profundidad para tratar de rescatar el ancla... entonces... como patinó...patinó por el cable de acero que salía del muerto... él patinó y el ayudante no supo y lo largó, nomás, como veía que estaba bajando... él no entendió por teléfono el pedido... tenía que aguantarlo un poco y no lo aguantó. El personal de la bomba paró la bomba hasta que pudieron agarrar más gente y lo levantaron. Lo llevaron a la superficie y estaba semidesmayado. Ése fue uno de los accidentes."*

¿Pasa algo? ¿Cómo anda?

Los equipos utilizados tenían cascos preparados para el teléfono. Lamentablemente, muchas veces no funcionaban. Los transmisores eran rústicos, las pilas fallaban y el buzo se encontraba sin poder comunicarse con la superficie. El gorro de lana roja, símbolo del buzo, casi no se usaba porque era incómodo ya que el teléfono llegaba al casco por dos casquetes con los auriculares. Con el movimiento dentro de la escafandra se desconectaban. El cable iba conectado al casco como su fuera una radio. Desde arriba generalmente preguntaban: ¿Pasa algo? ¿Cómo anda? Recordó Carbini que: *"...el interfónico famoso... el cable del interfónico se usaba como cabo de señales. A los barcos no le daban el interfónico sino que le daban la caja de batería que tenía un transformador de batería para poderse comunicar, siempre fallaba, tenía dos pilas del tamaño de un velador de mesa..."* Cuando se mencionaba la comunicación, el casco al que se hacía referencia siempre era el americano, porque el inglés que usaban no contaba con sistema de transmisión. Luego, ya en los ´40, se empezaron a usar teléfonos más modernos con otros parlantes.

Carbini: una vida bajo el agua

Al finalizar el curso, el destino de Adolfo Carbini, patente de buzo número 14, fue el torpedero Tucumán, como marinero buzo junto con Ernesto Sande y García. Tenían un equipo de buzo, había un solo traje y la bomba de aire manual que tenía dos volantes, dos ruedas con una manija cada una. En esos años, según la profundidad era necesaria una o más personas para dar vuelta la manija. A veces, el pedido del buzo provenía de otro buque porque no todos los barcos contaban con ese personal especializado. Entonces, Carbini iba a sacar cables enredados en las hélices o a rescatar algún

objeto caído al agua.

Otros destinos de Carbini en los años siguientes fueron el torpedero La Rioja, a veces en comisión a otros barcos, el Entre Ríos, el Misiones y la base de Puerto Belgrano. Cada dos años volvía a la escuela de buceo para hacer la recalificación, que consistía en hacer ejercicios para mantener la patente. En 1956, Adolfo Carbini se retiró pero continúo en la actividad subacuática. Consiguió trabajo por intermedio del capitán Howard, ingresando en la Flota Fluvial como sereno en la playa de la dársena F en el puerto Buenos Aires. Debido a sus antecedentes y experiencia, en 1958 fue nombrado encargado del servicio de Salvamento e Incendio en dársena F de la Flota Fluvial. En ese lugar funciona actualmente el servicio de salvamento y buceo y la escuela de la Prefectura Naval Argentina. En 1982 se jubiló habiendo transcurrido más de 25 años como buzo de la Flota Fluvial. Desde 1938 hasta 1982 transcurrió la actividad subacua de Carbini, una de las más extensas, con numerosas anécdotas y todo comenzó con la invitación a un curso en 1937.

3-8. El buzo Carbini con el traje y equipo autónomo luego de un trabajo de rescate para la Flota Fluvial, año 1968. (Gentileza familia Carbini).

Luis “Luisito” Tabó

Realmente, el apodo cariñoso de “Luisito” lo tenía bien merecido. En la entrevista realizada en su domicilio pocos días antes de fallecer, acompañado de su señora esposa y su hijo, la calidez y bonhomía de Tabó impresionaban gratamente. Gracias “Luisito” Tabó.

Crivisky busca nuevos buzos:¿Quieren ser buzos?

"Luisito" Tabó (1916-2002) nació en Zárate. Cuando era un joven marinero de la armada hizo el viaje en la fragata Sarmiento. Después, fue destinado con pase al crucero General Belgrano. En ese buque estaba la primera División de los Marineros de Mar y el encargado era el sub-oficial Julio Rivero. De vez en cuando, iba al buque un suboficial que era buzo pero Tabó no sabía que se dedicaba a esa actividad. Esa persona un día trajo una lista con varios nombres, entre ellos el del marinero Tabó y dijo: -vienen conmigo. Los jóvenes hicieron la formación y escucharon atentamente las palabras del suboficial, quien comentó que iba a hacer una escuela de buceo de profundidad, que él los había elegido porque los vio muy aplicados y finalmente, les preguntó si querían ser buzos. Un incentivo importante era que, por tener la patente de buzo les iban a pagar 80 pesos y era posible que, terminado el curso les dieran un grado más. Los muchachos aceptaron enseguida y firmaron un papel con sus datos. El suboficial que los convocaba agregó: -Bueno, yo los paso al Seguí para pedirlos. El Seguí era un antiguo buque rastreador. Y, el suboficial no era otro que Miguel Crivisky, buzo experimentado, alumno de Ferrer y egresado del primer curso en 1925.

El aprendizaje de buzo. ¡Yo no podía salir! ¡Ay Dios mío!

Al comienzo del curso en 1937 eran más de 40 aspirantes, pero la mayoría cuando entraban en la cámara salían corriendo. Tabó[23] recordó que: *"La cámara da un poco de impresión. Vos estás encerrado. Yo los miraba, los miraba, miraba. Estaban asustados. Algunos apenas cerraban la cámara ya querían salir. No querían saber nada y se iban. Después, daba impresión el ruido del aire que asustaba a otros. Estaban haciendo una selección de todos..."*

Los suboficiales buzos con experiencia hacían de instructores. Estaban Crivisky, un cabo primero de mar, otro cabo primero maquinista y a los dos o tres meses, se incorporó un buzo que estaba trabajando en Río Santiago, Domingo Tosti. Con respecto al tema de la enseñanza, Tabó recordó que: *"...pero resulta que no estaban preparados para ser instructores, los buzos cabo primero porque les faltaba mucho. Nosotros nos dábamos cuenta que les faltaba mucho. No sabían explicar las cosas, mandaban a los buzos al fondo y no les explicaban: -mirá, la presión te va a hacer así los oídos, tenés que soplar primero... el que sí sabía mucho era Domingo Tosti. Tosti, Dios me libre!! Con Tosti tengo una anécdota. Resulta que un carpintero había comprado, llevaba un destornillador de esos automáticos, nuevito!! Lo llevaba en un bolsón, al pasar por la planchada tropezó y se le cayó el destornillador al agua.¡Dios me libre! Entonces nos llamaron a nosotros. Fuimos con Tosti a bucear ahí. Bajaron dos primero, entonces, pasó el tiempo y los llamó Tosti arriba y me dijo a mí: -mirá, vos no te movás. Dijeron que había mucho barro en el fondo a la proa... vos no te movás, en el fondo es muy posible que lo toques con los pies. Fijate eso que es importante. Buscá bien abajo. No busqués arriba porque si el destornillador pesa dos kilos cada vez se mete más abajo...Bueno, macanudo. Voy yo y seguí todas las instrucciones. Empecé a mover los pies y toqué algo duro. Se me ocurrió, era una piedra o el destornillador. Más metía el brazo y más me hundía yo en el barro. Bueno, lo alcancé al destornillador, me*

mandaron una guía y mandé el destornillador arriba. Ahora sabés, ***yo no podía salir! ¡Ay Dios mío!*** *Vos sabés el esfuerzo que hice, quedé agotado completamente. Pero no tenía fuerza para nada. Quedé agotado, agotado. Entonces, me dice Tosti: - eh...¿Venís arriba?*

Tabó- No puedo salir, le digo, cabo no puedo salir!

Tosti- ¿Cómo no puede salir?

Tabó -y, si estoy apretado, tengo el barro hasta el pecho.

Tosti -¿Está enterrado? Bueno, quedate tranquilo. Descansá. Dentro de diez minutos te voy a llamar. Ahora recuperá las fuerzas.

Tosti –Bueno, estás listo?

Tabó- Sí, estoy listo.

Tosti- Bueno, lo que ahora tenés que hacer, arreglate bien los puños y agarrá la válvula de venteo con la boca y tirala para adentro. Eso te va a impedir la salida de aire. Cuando estés listo te vas a venir solo arriba.

Y, efectivamente.. los brazos los tenía amarrado acá...que no me estaqueara... fui llenando aire viste, salí como pelota arriba... me soplé en una palabra... estaba a diez metros, justo bajo la proa del Belgrano... salí para arriba como un balazo. La angustia mía era que no tenía ninguna práctica yo. Yo recién tenía dos meses de buceo... era un destornillador nuevo y flamante, pesaba dos kilos..."

El Teniente Vago fue el ayudante de buzo. ¡Los tipos miraban!

Otra anécdota que vino a la memoria de Tabó durante la entrevista, fue sobre la importancia de la ayuda mutua en el grupo de buceo, a tal punto que el oficial a cargo trabajó como un marinero buzo sorprendiendo a muchos. En esos años pioneros, siendo el buceo una actividad incipiente en la Armada, la dedicación brindada tanto por oficiales como suboficiales era total. Había que demostrar que se podía, que el buceo progresaba y cuidar al personal buzo. El relato de "Luisito" Tabó fue el siguiente: *"...luego, lo que pasó con el cable en una hélice. En el ´39 fue la primera revista naval que se hizo acá en Mar del Plata. Nosotros estábamos en el Belgrano y vi entrar un barco a marcha lenta, un rastreador. No le di importancia porque yo estaba en otra cosa en ese momento. Me fui. Me afeité, me di una ducha y me estaba poniendo los zapatos y apareció Sandín. Toda la mañana habíamos estado trabajando en el pañol nuestro, arreglando, emparchando trajes. Me dice:*

-Luisito, tenés un laburo. Le digo: -Andá, gallego atorrante, voy a esperar a que te duermas y te deguello! Así le decía yo a él, nos queríamos mucho.

-¡No! ¡Que te lo digo en serio!

Un suboficial que estaba a cargo nuestro, Calderón se llamaba: -Cabo Tabó,- dice

-tiene un trabajo urgente para el rastreador Drumont. Quiere que le revise las hélices.

Pero no me dijeron que se le trabó el motor, que le revise las hélices, nada más que eso. Agarré el traje y la ropa de lana. El galleguito (Sandín) con su traje y la ropa de lana y nos fuimos al barco. Ya nos habían corrido las lanchas, el contramaestre ya sabía cómo era el trabajo y nos pasó un cable por debajo de las hélices... bueno... era revisar... cuando llegamos al barco... estaba el teniente, segundo comandante del

rastreador, y me dice: -¡Estamos esperando al buzo! Yo no le contesté nada y Sandín tampoco contestó nada. Y, llevamos el traje a la lancha. Me empecé a vestir. Empezó a mirar. No le gustó mucho que no le contestara. Pero, me molestó... resulta, pasa lo siguiente. Sandín era de pelito rubio con cara de nene y yo también, yo tenía 18 años. No pensó que éramos los buzos nosotros. Claro, se me ocurre que pensaba algún hombre mayor, no sé. Me voy abajo. Voy a revisar la hélice. Era de terror, de terror, no lo podía abrazar de la cantidad de cables que tenía ese eje con la hélice. Yo quise levantar el cable y no podía. Fui arriba y le conté a Agustín. Austín no lo podía creer, no podía creer lo que yo le decía: -¿Y cómo puede ser?¿Y no decían nada? -No sé, dicen que tiene un motor trabado. -¡Un motor trabado tenían ellos! Bueno, agarramos un cable y empezamos para desenrollarlo lo mandamos al cabrestante. Y, mandamos tirar del cabrestante porque estaba sabés... completamente como un nudo fortísimo. Bueno, eran las tres y media de la tarde y empezamos. A las siete me dieron un poco de cena y seguimos. A las nueve o nueve y media me dice Sandín: -Andá a preguntar si seguimos, si vamos a suspender... Entonces, el teniente me dice que no, hasta que no terminemos el trabajo no nos vamos a ir. No preguntamos nada más... eran las dos o más, empezamos a cortar el cable porque ya había terminado la parte del enroscado... estaba en eso. Sandín estaba abajo y yo estaba arriba. Llega un coche de alquiler, un taxi... eran las dos y pico. Yo miré. Viene el teniente Vago: -¿Qué pasa?¿Qué pasa Tabó?, me dice.

- *Se enredó un cable en la hélice.*
- *La pucha... y ... y ustedes están solos?*
- *Y, somos dos.*
- *¿Y el otro buzo?*
- *No sé señor. Yo no lo ví.*

No dijo nada. El teniente Vago era de pocas palabras. Un hombre que hablaba muy poco. Estaba vestido de traje. Dijo: -ahora vengo Tabó. Y se fue. Resulta que para sacar ese cable nos habíamos hecho las manos a la miseria. Viene Vago vestido de overol y me dice: -¿Tabó quiere que vaya yo?

-No señor. Se va a romper las manos y nosotros ya estamos embalados. Prefiero que haga de ayudante.

Entonces se puso él de ayudante. Me sacó a mí y se puso él de ayudante. Vino Sandín y nos cambiamos. Bajé yo. Hizo él de ayudante y Sandín descansaba luego de cortar el cable... eran las dos y media de la noche, pero .... doce horas trabajando. Te digo que la prueba de fuego para mí fue esa. Para mí y para mi compañero. Entonces, hacía Vago de ayudante. Y vos sabés que los tipos miraban, porque nunca un oficial hacía de buceo, eh... terminamos por fin! Lo bueno que hicieron los del buque fue que nos dieron dos cortafierros hermosos para cortar el cable.

Ahora, después que terminamos había que revisar las hélices. Entonces me dice Vago: -esperá que voy yo. Y se fue él a revisar las hélices, veinte minutos mas o menos y terminó. Ah! Antes de bajar dice: -decile al enfermero del Belgrano que me venga a ver. Terminó Vago. Se cambió, me dice antes de irse: -Tabó dejá todo como está que yo te lo hago arreglar mañana temprano, dejá todo, todo como está. Vení Luisito (porque a mí me decían mucho Luisito). Me llevó a la enfermería, me dejó

mejor dicho. Despertó a dos conscriptos que tenían de enfermeros, me desnudaron, me metieron en la bañadera, me dieron un baño, salgo yo, me secaron, -mirá esto es un calmante, te va a hacer bien. Me empezaron a curar las manos y cuando me curaban las manos me quedé dormido. Tanto era el cansancio que tenía que me quedé dormido. Mientras tanto al galleguito le hicieron lo mismo, lo bañaron, lo secaron y lo metieron en la cama. Estaba moribundo. Y así después... estuvimos dos días en la enfermería. Nos trataron como a reyes. Nos hicimos más populares por el trabajo que hicimos nosotros. Y, al poco tiempo ya después me fui de pase a la fuerza de mar, a las fuerzas navales adscriptas, eran los rastreadores."

Los instructores y los compañeros de 1937

Algunos de los recuerdos de Tabó sobre sus compañeros y superiores en la década del treinta, fueron los siguientes: *"Crivisky... era un hombre muy bueno, una maravilla y Howard lo mismo. Gigena... era el cabo que atendía la dársena hasta que vino Tosti... Después estaba el cabo Brunatti que atendía herrería pero no estaba preparado para eso. Después vino un herrero, entonces sí. Templar sabía perfectamente pero no tenía conocimientos de herrería. Era maquinista él, pero le faltaba el conocimiento de herrería. Igual nosotros estábamos con él martillando toda la tarde fierros, porque lo que sobraba en aquel entonces eran fierros para hacer cortafierros... después hacíamos soldadura eléctrica, practicábamos abajo en el agua... mientras hacíamos el curso de dársena hicieron una casilla[24] ...vino gente especializada para hacer las conexiones de aire... la unión de todos, viste los que se conectan a los botellones... lo hicieron los torpedistas creo que eran diez o doce tanques... Constenla era uno de los que hacían el trabajo de conexión de los cables. Él hacía su buceo y se iba. Tenía que trabajar en eso, las conexiones de aire en una palabra. Las hacían Popoff, Constenla y Brunatti.*

Tosti era profesor pero también era alumno de profundidad. Ya era buzo, pero era alumno de profundidad. Tuve la suerte de trabajar yo con él en profundidad, porque hice un buceo con el Patoruzito[25] y casi me costó un dedo. ¿Ves que tengo un dedo un poco deformado? En profundidad cortábamos caños nosotros con fierritos de cortar caños... se me cruzó la sierra de él y me dejó el dedo medio raro! Ja!

José Pablo Testi era alumno de profundidad. Después, José Pablo Testi y Constenla terminaron el curso y se fueron a Norteamérica, ellos dos. Después volvieron a la escuela, volvió Constenla y Testi no. Testi se fue a salvamento. Constenla quedó mucho tiempo en la escuela y después lo reemplazó Ricalde y después a Ricalde lo reemplacé yo.

Todos tenían sobrenombre... el vasquito Artuzammon... Popoff, el marinero era un hombre que medía como dos metros de alto, torpedista. Era el que hizo toda la conexión junto con Constenla y Brunatti. Era el que hizo toda la conexión de aire, de las tomas de aire. Lo más lindo es que cuando vino el tanque a presión, que después fue el tanque a presión, nosotros mirábamos. No sabíamos lo que era. ¡Dios me libre! Hasta que lo conectaron todo. Los buceos de profundidad los hacíamos en el tanque de presión. Maure Giordano se recibió de buzo y se fue. Se fue a trabajar a prefectura. Antonito García se fue de buceo... Calvo falleció hace dos años... Sandín que no sé qué es la vida, vivía en Mataderos..."

Cuando finalizó el curso las promesas de Crivisky se cumplieron. Todos fueron ascendidos un grado más, la patente de buzo era 80 pesos y les pagaron todo junto los meses atrasados. Representaba mucha plata ya que como marinero Tabó ganaba 110 pesos. Era un gran incentivo para esos jóvenes cuidadosamente elegidos. Según Tabó: *"Cuando Crivisky nos llevaba a nosotros... uh! ¡Se armó una! ¡Me sacás los mejores hombres! Decía te los devuelvo a todos completos. Era una división con un maquinista del Belgrano. Crivisky era vivo, un hombre vivo... en ese entonces se seleccionaba mucho a la gente para ser buzo."*

"Howard era como si fuese el padre de cada uno"

Fue posible acceder al pensamiento del Teniente Howard mediante la memoria de Tabó: *"...porque, Howard cuando daba clases decía: -**¡No se olviden que no cualquiera puede ser buzo! ¡En un lugar los van a tener al costado porque ustedes son especialistas! ¡¡¡¡Son buzos!!!!!** Esas cosas nos recalcaba Howard... Howard daba teoría, toda teoría. Nos hablaba de buceo, de los inconvenientes que pudieran venir, todas esas cosas, de comportamiento, de cuidarse la salud. En ese sentido, nos cuidaba mucho a nosotros. Nos cuidaba mucho ese hombre... le salió el pase a todos (en el ´38) y yo lo fui a ver al teniente Howard porque no me salió el pase que yo quería ir al sur... y dijo:-¡Ah!¡No! Vos estás penado. Te quedás de instructor... y así. Me quedé de instructor todo el año ´38... para el segundo curso vino el teniente Vago, Tomás Mc Gough y un oficial peruano que no me acuerdo el apellido... muy difícil... si bien Vago era un hombre muy serio de pocas palabras, Mc Gough...(Tabó lo recuerda con mucho cariño)... el teniente Mc Gough siempre haciendo locuras... una vez tuve una reprobación del teniente Howard por él... porque estábamos buceando en el Seguí, y se le ocurrió (a Mc Gough): -¡Sacá la escala que me voy al agua!*

- *No, le digo, no, no haga eso.*

Dice Mc Gough: -No te calentés.

Y se tiró, así completo con el traje completo, con el traje de buzo, con el traje pesado se tiraba del buque. ¡Y después el oficial peruano para no ser menos se tira igual!...Eso está mal... por eso después yo me quedé mudo y no dije nada. Ahora, no sé quien le dijo al teniente Howard y me llamó: -¿Qué había pasado con Mc Gough y el teniente peruano?

Tabó: -Que se tiraron al agua vestidos, así como están con el traje completo, se tiraron al agua así.

Tte. Howard: -No permitas, que se van a romper la cabeza ese animal y vos vas a ser el responsable.

Tabó: -Pero...!

...pero Howard los quería mucho... después, Howard era un hombre extraordinario para nosotros. Era un manojo de nervios... pero para los buzos, para los aprendices era como si fuera el padre de cada uno... porque a todos nos cuidaba, nos trataba a las mil maravillas... Yo te puedo asegurar que venía y preguntaba cómo estaba la gente. Un día estaba un poco engripado y Crivisky nos mandaba a la enfermería: -¡Qué pasó! Viste, toman frío... te voy a decir una cosa, la escuela de buceo, un orden

y una forma de comportamiento..."

Patrullando en Ingeniero White durante la Segunda Guerra mundial

La historia de Tabó como buzo salvamentista se desarrolló en varios destinos. Durante su entrevista recordó que en los tiempos de la Segunda Guerra Mundial, años 1943 y 1944, cuando estaba en las fuerzas navales adscriptas salían de noche a controlar el canal que conducía a Ingeniero White. En esa época se creía que podía haber submarinos alemanes acechando. Era un patrullaje que a bordo de una lancha, duraba aproximadamente una hora o dos. Un oficial timonel, el buzo Tabó y un maquinista eran el grupo de control nocturno. La investigación histórica puede ser considerada como un enorme rompecabezas que siempre queda incompleto, ya que la realidad es muy vasta. La historia de Tabó vigilando en la noche era un lado de la moneda de otro relato. Dos hombres en sectores opuestos se refirieron al mismo tema. Alberico Faedo[26], italiano, buzo "gamma" entrenado por la Décima MAS narró al ser entrevistado que en La Spezia (Italia), se planteó la posibilidad de enviar un grupo de hombres ranas a sabotear el puerto de Quequén y quizás, otros puntos. Se pensó en cortar el abastecimiento que hacían los ingleses desde Argentina. Tabó patrullaba las aguas de Ingeniero White y Faedo se entrenaba en Italia esperando una misión. El ataque no se produjo. Ninguno de los dos se conoció y no escucharon hablar el uno del otro, pero aquí en este libro se los relaciona. Uno estaba en Italia preparándose para la guerra subacua, listo para arriesgar su vida donde fuera necesario. Y el otro, en puerto Belgrano vigilando, atento ante cualquier peligro. Tabó continúo su vida en Mar del Plata y Faedo vino a Argentina, al terminar la Segunda Guerra Mundial, residiendo en Olivos y en Bahía de los Vientos, cerca de Quequén. Nunca se conocieron ni escucharon hablar el uno del otro. Afortunadamente los gamma italianos no llegaron a Argentina a sabotear buques. Y las rondas nocturnas de los buzos argentinos fueron sólo preventivas.

La diferencia entre el equipo de buceo inglés y el americano

Los buzos más antiguos conocían perfectamente la diferencia entre el equipo inglés y el americano[27] porque los usaron a ambos. Tabó también narró esa experiencia, de la siguiente manera: *"Primero empezamos con el equipo inglés. El equipo inglés, viste que se arrolla la ventanilla del casco inglés, viene a ser un vidrio que se desatornilla ... Y no nos gustaba porque era muy liviano. Aparte de ser muy liviano el venteo no era el mismo. El venteo del casco inglés era mucho más débil y si te descuidabas como era tan liviano, te ibas arriba solo. No nos gustaba por esa causa. Probamos el traje americano, traje y casco americano. Era más pesado. Y nos adaptamos perfectamente al casco americano y creo que hoy usan todos casco americano[28] . No se usa más el casco inglés ... con seguridad era más barato. Era para poca profundidad. El casco inglés para profundidad no sirve. Muy liviano. Hasta diez metros, treinta pies para más no va, no sirve... El casco americano era más fácil. Tiene mejor ventilación. El grifo era más manuable, este... y la manguera regulable. El casco inglés tiene una válvula y se terminó... abre y cierra nada más. No lo queríamos al casco inglés nosotros.*

El traje americano al principio era una risa. Vos sabés que el traje inglés es una maravilla y buena calidad. Pero el traje americano es largo y las piernas cortas ...hasta que nos acostumbramos a usarlo era un traje largo... con las piernas cortas... hasta que nos adaptamos nos costó bastante. Era una risa. Pero nosotros veíamos lo que era el traje inglés y el traje americano. El traje inglés era correcto pero el otro se notaba por las piernas cortas que tenía... El inglés no tenía comunicación, el americano sí. El americano sí, todas las indicaciones ...Era muy bueno mientras tuviera pilas. Los cascos americanos eran muy buenos, buenísimos... el problema nuestro era si se humedecían las pilas entonces había que guardarlas en un lugar seco para que se mantuvieran secas, unas pilas grandes para la comunicación ... el casco inglés no

3-9: Buzo vestido con equipo pesado, con peso de pecho y casco inglés. Año 1939.
Fuente: Escuela de Submarinos y Buceos, año 2001.

sólo no tenía sino que era muy liviano, muy liviano... era cobre puro, en cambio, el casco americano tiene mezcla de cobre y bronce, más pesado ...había dos, tres trajes, prácticamente no había trajes, después empezaron a llegar los trajes de buceo porque al principio nos arreglábamos con lo que había. No había nada. Había ... estaba la lancha de buceo, la bomba y el traje inglés. Bomba de aire de mano, dos cascos ingleses, dos trajes, más no había para todo el curso. Después fueron llegando trajes nuevos, trajes nuevos entonces ... pero los trajes nuevos los reservábamos para el mar. No se usaban los trajes nuevos para los buceos de dársena porque se arruinan mucho, los come, entonces cuando salíamos de profundidad al mar, sí. Sí teníamos los trajes nuevos, por lo general y a veces había alguno pinchado. Muchas veces el traje se pincha, se raya, lo que sea hay que arreglarlo porque el agua se filtraba. Con cemento se arreglaba el traje." Este testimonio fue bastante claro de las diferencias entre el equipo inglés y el americano, entendiéndose las razones de preferencia por este último. Las ventajas del casco americano eran evidentes.

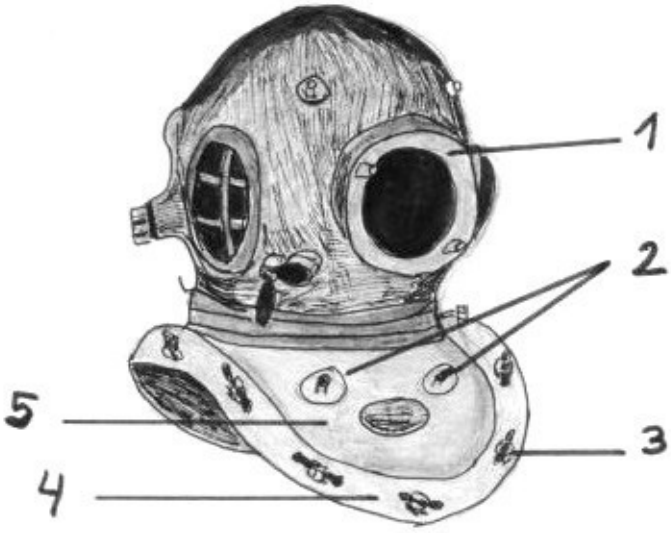
Dibujos del casco inglés y del casco americano[29]

El traje stándar patentado por Auguste Siebe patentado en el siglo XIX, más conocido popularmente como el de "la escafandra", no fue un modelo único exclusivo. Se desarrollaron varias escafandras con distintas particularidades y ventajas. En el caso de los buzos de la Armada en la Escuela de Buceo de Mar del Plata, tal como lo explicaba Luis Tabó, fueron utilizados en los años ´30 del siglo XX primero, el casco inglés y luego, el americano. Con fines meramente didácticos ya que no pretenden ser dibujos artísticos, se incluyeron las siguientes ilustraciones:

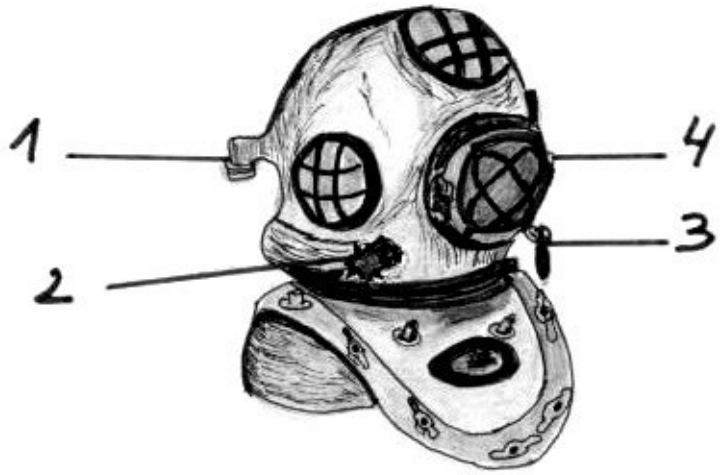
A pesar de la simplicidad de los dibujos se pudo observar que el casco americano contaba con una ventanilla superior, muy útil para el buzo para ver cuando asciende y que la ventanilla frontal tenía bisagra. Por lo tanto, sumado a la explicación de Tabó, quien pudo bucear con ambas escafandras, era lógico que la Escuela de Buceo dejara de usar el modelo inglés adquiriendo los cascos americanos.

"Para encontrar 150 pies"

Otro tema para destacar de la entrevista con "Luisito" Tabó fue cómo era la práctica de buceo profundo. Citando sus propias palabras se desarrollaba de la siguiente manera: *"Empezábamos en el tanque a 90 pies, 90 pies más o menos veinte metros. Después iba aumentando 90, 100, 110, 120 así hasta que llegamos a 240 pies más o menos, más no hicimos, 80 metros, más no llegamos en el tanque... en la cámara sí, hasta 300 pies. Pero, en el mar... y después otra cosa para encontrar profundidad, huy!!!! Mediodía con el Seguí tenés que andar, barco viejo, pesado ... teníamos para llegar a profundidad como cuatro o cinco horas. No hay profundidad cerca. Para encontrar 150 pies, Dios me libre... en alta mar... Cuando llegamos a 150 pies, sí había que entretenerse, cortar caños. A la vuelta hacíamos parada de descompresión ... en tres o cuatro minutos llegábamos al fondo hasta 150 pies, en tres o tres y medio se tarda para llegar con un cabo. Se bajaba con un cabo hasta que se fondeara un muerto y*



3-10: A) Casco Inglés:
1) Ventanilla frontal a rosca.
2) Dos prisioneros firmes, que se utilizaban para colgar los pesos de pecho y espalda. Cuando el buzo usaba el cinturón pesado se fijaban dos pequeños trozos de cáñamo, para ayudarlo a caminar en superficie.
3) Pernos.
4) Sectores.
5) Peto.



3-11: B) Casco Americano:
1) Válvula de admisión y descarga.
2) Válvula de descarga.
3) Grifo.
4) Ventanilla frontal con bisagra.

por ahí bajábamos ... en el ascenso una vez que llegábamos de 150 pies a 90 pies, íbamos a 25 pies por minuto hasta llegar a los 90 pies. Después de 90 pies ya teníamos la plataforma que nos esperaba. Ahí estábamos, después veníamos haciendo la descompresión... lo que te lleva tiempo era la descompresión. A veces te llevaba como una hora cada buzo, porque la descompresión te lleva mucho tiempo ... de 150 pies tenía que venir a 90, de 90 a 80, de 80 te iban levantando con la plataforma ... de arriba te controlaban, te iban subiendo del guinche..."

Tabó, el instructor de buceo

Tabó volvió a la escuela en 1947 como instructor donde permaneció hasta su retiro. Conoció a personajes como el Dr. Aldao, quien fue su alumno de buceo y siempre le hacía bromas con ese tema, prometiendo vengarse en la enfermería. También hizo el primer curso de autónomos con Sotura y Wolk simplemente por obligación, porque nunca se desempeñó con el traje autónomo. Trató a Atilio Porretti, recordado tanto por su capacidad como por su personalidad, "nunca se hizo problema con nadie", "una gran persona". Además Tabó fue instructor del primer curso de buzos conscriptos.

Como instructor, Tabó dijo que: *"... todos los años venía mucha gente pero se iba la mitad. Cuando tomaban un poquito de presión no querían saber nada. Muchos sufrían los oídos. A la gente hay que explicarle: -mirá vos vas a sentir esto, te apretás la nariz y no vas a sentir nada, pero sino te arreglás con la boca ... después algunos se impresionaban porque algunos salían con sangre en la nariz, entonces se impresionaban y se iban. Otros debido a mal comportamiento, en aquel entonces se observaba, se observaba mucho...* ***era como decía Howard:- ¡Cualquiera no es buzo, acuérdense!*** *Y como tal nos decía él sucedía, porque: -****a ustedes porque son buzos los van a mirar de costado. Como no pueden ser todos buzos van a estar los envidiosos.*** *Esas cosas nos aconsejaba a nosotros".*

Paulino "Osiris" González

Ingresar en la Marina por amor a su mujer

Paulino Fructuoso González nació en Trenque Lauquen el dos de Enero de 1918. A diferencia de otros jóvenes de su edad encontró el amor de su vida en su adolescencia y desde ese entonces, vivía en pareja en contra de las costumbres de la época y afrontando los prejuicios. A los 18 años estaba preocupado por tener que cumplir con el servicio militar, que no sólo lo alejaría de su mujer sino que al no trabajar no podía mantenerla. Era el año 1937 y González tenía ese problema, cuidar de su señora durante los años de conscripción. Un día salió publicado un aviso de la Marina pidiendo voluntarios por un período de tres años, con un sueldo de 70 pesos que alcanzaba para vivir y otorgaba el puesto de marinero de segunda. Considerando que no podría salvarse de cumplir con esa obligación, "Osiris" [30] González prefirió ir de voluntario por tres años para cuidar económicamente a quien consideraba su señora, antes de ser un conscripto por dos años pero dejarla desprotegida.

En Julio de 1937 ingresó a la Escuela de Mecánica de la Armada. Dos meses después, en Septiembre fue destinado al torpedero "Jujuy". Según sus propias palabras: - *"...ahí empecé la odisea de los cambios de destino"* y *"en 20 años de servicio 24 destinos distintos"*. La decisión de entrar en la Armada fue motivada para cuidar económicamente de su señora. La cantidad de destinos, la tristeza por no poder permanecer en un lugar, no haber podido viajar por el mundo y las ganas de estar en su hogar con su mujer, hicieron que pidiera su retiro apenas cumplimentó los años requeridos.

En el verano de 1938 estuvo en el buque petrolero "Ministro Escurra", buque que abastecía las embarcaciones que se dirigían a la Antártida. González tenía la categoría

maquinista. El buque era a vapor, tenía caldera donde hacía la guardia y una máquina alternativa. La velocidad máxima que alcanzaba era 7 millas por hora. En el canal de Beagle sufrieron un temporal de 36 horas y tardaron tres días más en llegar a su destino. Era mayor el poder del viento que el de la máquina del buque. Luego, González fue reintegrado al torpedero “Jujuy”.

Voluntarios para un curso de buceo. Se ofrece sobresueldo

Aproximadamente en el mes de Abril de 1938 fue publicado en el Boletín Naval Público, el que se colocaba en los transparentes de los edificios, un pedido de voluntarios para hacer un curso de buceo y ofrecían un sobresueldo de 80 pesos. Teniendo en cuenta que se había incorporado valorando los 70 pesos para mantener su casa, 80 pesos era un alto incentivo. El testimonio de “Osiris” González[31] sobre su ingreso a la actividad subacuática, fue el siguiente:- *“Y, bueno, me anoté. Me hice la revisación médica y éramos muchos, yo calculo más de 50. La revisación médica fue en el Hospital Naval de Puerto Belgrano. 50 o menos aprobamos la revisación... aunque la revisación médica no era lo de ahora!... el electrocardiograma no existía, te escuchaban el corazón! ¡Eso era el electrocardiograma que te hacían! ¡Te auscultaban el corazón! Ja, ja... Desnudo en la camilla... el médico con un alfiler de gancho abierto te tocaba o te pinchaba con el alfiler y vos tenías que decir: -pincha, toca, pincha, toca, toca, pincha, pincha... desde la cabeza hasta la punta de los pies, por los brazos, piernas, cuello, nalga... toca, pincha, el pincho-toca!!! Ja, ja, ja! Con un alfiler de gancho! Ahora será una radiografía, esas cosas... la ausculturación del corazón... diga 33, respirar, aguantar la respiración, digo 33, digo 33!!! ...te apretaban por si había hernia... era todo visual...*

...Y el Seguí, que era el buque escuela de la escuela de buceo, que tenía su base en Mar del Plata, había ido a Puerto Belgrano a reparaciones. Ahí estaban los talleres, enormes en Puerto Belgrano. Y ahí nos dieron la primera inmersión. Los que habíamos aprobado la revisación médica, pasábamos por tandas en el Seguí. Me acuerdo que eran diez o doce por día y los buzos que se habían recibido recién del primer curso, los vestían y los mandaban abajo.¡Ja! Nos recomendaban no tocar nada, ni la llave de abastecimiento de aire ni la de descarga de aire. ¡No tocar nada! Cuando llegue abajo camine. ¡Ja, ja!...

...Tenía teléfono de batería. Nos bajaban por la escala que era de madera sumergible, seguía como dos metros abajo del agua y había muchos que, cuando el agua los tapaba, salían para arriba otra vez.¡Ja,ja,ja! De los 50 quedamos 30, con ese pequeño examen nomás. Ya el día anterior o dos días antes, me había encontrado en Punta Alta con Carbini y un amigo de él, Sande, que estaban paseando por Punta Alta y en el traje llevaban la escafandra de buzo... era lo que se usaba en aquel tiempo, en el traje de marinero, en la manga, una chapita de bronce con la forma de la escafandra de buceo... cuando vi eso... los paré y les dije y me fueron explicando las cosas, cómo era abajo, barro, caminar, me aconsejaron caminar para atrás... cuando hice la primera inmersión de caminar por el fondo. Por empezar, llegabas al fondo... el buque estaba en un rincón, las dragas no llegan a ese rincón, entonces había mucho barro chirlo, mucho barro, tal es así que por lo general uno bajaba en el barro. A la altura de las

axilas parado llegaba el barro, y de arriba le decían camine, aléjese del fondo, ja, ja. Bajabas por un cabo, una vez que estabas dentro del agua había un cabo de descenso con un muerto para que se quedara quieto. Cuando llegabas al muerto había una soga que se llamaba la guía. Entonces, decían agarre la soga y aléjese del muerto, camine. Por lo general ninguno camina porque estás enterrado en el barro hasta las axilas, ja, ja... Carbini me había dicho camine para atrás y empecé a caminar para atrás. ¡Ja, ja! ¡Y me alejé! Creo que fuimos dos o tres nomás, los que conseguimos alejarnos del muerto... arriba se daban cuenta. Volver era más fácil porque tirabas de la soguita y volvías... yo caminé, me alejé del muerto... el barro que había, una polvareda, se veía un pequeño reflejo, no era el Riachuelo, ves alguna fosforescencia.. después se subía uno hasta la escalera. Una vez que estabas afuera en la cubierta del buque, recién ahí te sacaban el casco, porque en la escalera te podías resbalar..."

Los recuerdos de González sobre las características del traje que le colocaron en su primera inmersión para pasar la selección a bordo del aviso Seguí, fueron muy explícitos: *".. me pusieron el traje, como estábamos de overol, un enterito de tela gris que era abierto adelante... y la ropa de lana, pantalón completo a cintura y tricota, y encima el traje. El único agujero era arriba donde iba el casco, peto parte abajo del cuello con una goma gruesa alrededor del cuello y tenía el cuero, y luego el peto se ponía adentro. Luego se ponían los tornillos, creo que eran doce tornillos, seis adelante y seis atrás... luego vienen unos pectores, se van formando cuatro, uno de cada lado y dos acá... luego se ponen las mariposas y se apretan. Entonces el traje queda prensado con la goma esa dentro del peto que va abajo y los pectores que vienen por arriba y no entra agua. Arriba tiene el centro del peto que calza la cabeza y eso tiene ¼ de rosca, que con el casco inclinado ¼ se enrosca ¼ de rosca, usted después tiene una superficie horizontal...*

Los trajes por lo general eran casi todos americanos, lo que era distinto era el casco. El casco inglés era más derecho, más recto y el americano más redondo, tiene más espacio adentro. Aparte, el inglés tiene una ventanilla adelante que es enroscada en el casco y dos ventanillas fijas a los costados.

El americano tiene la ventanilla del frente que son bisagras en vez de enroscadas al casco. Como hay bisagra con una junta de goma, dos ventanillas a los costados y una arriba. Todos los vidrios protegidos por rejas para evitar que algún golpe los rompa... los petos son casi iguales... Había cuatro o cinco cinturones todos iguales, se compensaba con darle más o menos aire, inflado más o menos el traje... los cinturones eran más o menos iguales..."

El "viejo" Belgrano y la vida en la Base

Los consejos de Carbini y Sande lo habían preparado a González para sortear con éxito la prueba de selección a bordo del Seguí. Destinado a Mar del Plata, le dieron el viático, el pasaje en tren y junto con los otros aspirantes, González fue al Crucero General Belgrano, el "viejo", que estaba en el muelle donde ahora están los submarinos. El Belgrano hacía también de "buque-hotel" porque no había alojamiento. González recordó que: *"...no había nada, todos vivían ahí, el personal de la base vivía ahí, era el '38. Estaba la casilla de la escuela de buceo, estaba la casilla que parecía una*

prefabricada... y ahí adentro estaba el tanque vertical que tiene la tapa arriba para tomar presión y después una cámara. La cámara primero estaba en el Seguí y después la llevaron a tierra o trajeron otra. La casilla era chiquita, de tres por tres por seis de alto, con un entrepiso arriba. Era un entrepiso corto hasta la boca del tanque vertical. El tanque era el mismo, te ponías el traje y bajabas en la escalera dentro... bajabas, cerraban la tapa de arriba y le daban presión al tanque. Las primeras inmersiones que se hicieron a profundidad, se hicieron ahí, primero se hacían en la cámara y luego en el tanque con el traje y con agua, y se llevaba la presión simulando la profundidad a la que querían llegar, si era 90 pies hasta 300 pies, casi 100 metros... ... hasta que viene el Seguí y nos pasamos al Seguí, que demoró unos ocho días más y nos pasamos ahí a hacer el curso."

El curso, la camaradería, el respeto y "cierta tolerancia" entre buzos

Los recuerdos de Paulino "Osiris" González también se refirieron a los instructores y a los oficiales, narró que: *"...instructores eran los que habían salido como buzos en el curso anterior... estaba Testi, los buzos del curso anterior, del primer curso de profundidad... había un oficial Howard... era un hombre serio, en aquel tiempo el oficial era un señor. Había mucho respeto inclusive con el suboficial, había mucho respeto... Howard era serio pero amable, tenía cierto carisma. Había que respetar a todos pero había una cierta tolerancia, algunas bromas, algunas... el teniente Howard era uno de los dos que habían ido a aprender las tablas de descompresión a Estados Unidos, él y Mac Gough... con Mac Gough estaba el teniente Vago que llegó a almirante, había otro que era peruano, de la Marina peruana porque era el único país que tenía escuela de buceo también... Vago estaba haciendo el curso junto con nosotros y el compañero, el teniente peruano... no sé qué pasó y el teniente Vago quedó solo y entonces formamos pareja los dos, el teniente Vago y yo. Buceábamos juntos a profundidad y en el buceo, especialmente a profundidad siempre hay una pequeña afición, digamos... entonces cuando volví a recalificación (año '42) estaba él de jefe de escuela. Entonces, un día me llamó y me dijo:*

- *¿Paulino, qué pensas hacer de tu vida?*
- *Nada, que voy a rendir examen para maquinista.*
- *¡Pero, vas a perder la patente!*
- *¿Porqué?*
- *Porque vas a tierra, vas a la Escuela de Mecánica durante dos años, vas a perder la patente...*

Él sabía que estaba mi esposa....me explicó todo..."

Los testimonios fueron coincidentes en señalar la preocupación que existía en la oficialidad para cuidar y asesorar al personal buzo. Las enseñanzas de Howard en el comentario de Tabó; las correctas actitudes humanas de Vago, hombre de pocas palabras, el "que llegó a almirante" que en la madrugada hizo de ayudante buzo de Tabó y Sandín y además, se preocupaba por el futuro de González respetando su situación personal, eran ejemplares y quedaron en la memoria de esos hombres

habiendo transcurrido más de 50 años. Fueron oficiales que además de hacerse respetar, se hicieron querer y permanecieron vivos en el recuerdo. Fueron un ejemplo a seguir.

Con respecto a los compañeros del curso, González afirmó que mucho no compartía porque *"me concentraba en mis cosas"*, *"todos los días le escribía a mi señora"*, *"luego le mandaba juntas todas las cartas de la semana"*, *"yo era el único que estaba en pareja"*. Jóvenes, menores de veinte años, sin más responsabilidades que hacer el curso eran los aspirantes buzos del '38. Con la excepción de González que con sus 18 años tenía una madurez afectiva, responsabilidades con su mujer y estaba motivado por su amor, que duró más de 70 años hasta el fallecimiento de ella. También fue un ejemplo de vida.

El curso se inició en Junio de 1938. González tenía solo nueve meses de marinero de segunda. Las clases teóricas eran en la escuela de buceo. Debían memorizar física, el comportamiento de los gases, etc. Pero, sobre todo había prácticas de taller de herrería. Las clases prácticas según González eran: *"... en la cámara de recompresión donde íbamos a 150 o 200 pies, nos daban algunos problemas para resolver. Unos problemitas de regla de tres simple, pavadas, nada más que para ver a esa profundidad a los buzos qué les provocaba... en el tanque se tomaba presión como en la cámara. Ahí había una especie de rompecabezas, con caños, tenías un montón de caños. Hacíamos cuenta que estábamos dentro del agua, entonces ahí había una especie de rompecabezas, con caños, tenía un montón de caños y codos y duplas y tenías que armar un rectángulo. Por ejemplo, hacer la forma, entonces había que armar eso o sino había que cortar, por ejemplo, un remache con cortafierro y martillo o serruchar una caña. Había como un taller abajo del tanque, una mesa de trabajo con herramientas y una morsa, cortafierro, martillo, serrucho y cortametales, sierra cortametales. Había quien los hacía bien rápido, había gente parada y había quien no daba pie con bola!!"*

El curso duró un año desde Junio de 1938 hasta Junio de 1939. González se hizo merecedor de la patente de buzo, número 41. Sobre este tema narró que: *"...en el primer curso dieron la patente de acuerdo a los exámenes, según la calificación y accedieron todos al grado inmediato superior. Pero, en el segundo curso las patentes las dieron por antigüedad, y como yo era el más moderno porque no tenía ni dos años de Marina, cuando me recibí tenía el número 41. Creo que Sotura [32] el anterior a mí tenía el 40, después de mí él era el más joven."*

"Los buzos eran un bicho raro"

Una vez egresado de la escuela, González tuvo como destino el torpedero "Santa Cruz", apostado en Puerto Belgrano. El buzo era algo nuevo dentro de la tripulación. En la práctica, a las obligaciones de trabajar en la caldera había que agregar el trabajo subacuático en una estación de salvamento. Los primeros buzos egresados tuvieron esa dificultad de cómo insertarse, ya que en el buque se pretendía que fuera maquinista, torpedista, etc. González, también brindó su experiencia personal en este punto, recordando que: *"...a bordo era marinero maquinista y había una disposición interna de la Marina de la escuela de buceo, que los buzos que estaban embarcados que*

terminaban la navegación, cuando llegaban a tierra tenían que concurrir en horario de trabajo a la estación de salvamento de Puerto Belgrano... Resulta que en Puerto Belgrano, los ***buzos eran un bicho raro****, pero siempre había trabajo en la caldera. Entonces, un día al mediodía me fui hasta la estación de salvamento y buceo, a hablar con el suboficial encargado que era Crivisky. Le dije: -Mire suboficial, me pasa esto y no me dejan venir.*

- Ah, no te hagas problema.

Al otro día a la mañana, vino Crivisky a verme. Vino a bordo. Yo lo vi cuando vino. Yo estaba trabajando en la caldera y vino directamente a hablar con el segundo comandante, habló con el suboficial de guardia... decía que la disposición estaba, que tenía que concurrir a salvamento y buceo... en salvamento y buceo había dos o tres buzos efectivos nada más, los demás estábamos embarcados y ahí surgieron trabajos... por ejemplo, la construcción de rampas para sacar a tierra los hidroaviones...cuando nos juntábamos todos los embarcados, diez o doce, más los efectivos, tres o cuatro, éramos en toral como quince... iban a la construcción de las rampas... se construyó una rampa para las hidrovías. Los catalinas tienen rueditas, parecían gallinas!! ...(la rampa) tendría unos 20 metros de ancha hasta tres metros de profundidad... hasta la altura del muelle...

...un galpón era... un galpón (la estación de salvamento de Puerto Belgrano) pegada al muelle, seis u ocho metros de ancho por quince o veinte metros de largo, con un recoveco donde tomar mate, pero estaba prohibido tomar mate. ¡Los castigos que había en ese tiempo! Pararse en posición de firmes por dos horas mirando a la pared... a mí me lo hicieron por no levantarme a diana, me quedé dormido... después de la cena los castigados se presentaban al oficial de guardia y al centro, mirando a la pared...

...había bombas, trajes, perchas para colgar trajes, había que lavarlos, dos palos para las piernas cruzados como una X... por lo general se ponía patas arriba para que se seque bien... rollos de manguera para alargar... había una lancha equipada con bomba... bombas manuales... dirigía Crivisky nunca me acuerdo de haber visto un oficial. Crivisky dirigía todo, lógicamente él tendría que haber rendido cuentas a alguien, lógico... el que daba la cara en todo era él...

...todos los días iba y venía en el torpedero. Iba a comer. Dormía y comía en el torpedero. Yo iba a la mañana, a las ocho después de la formación. 8.30 estaba en salvamento y 11.30 pegaba la vuelta para almorzar a las 12 a bordo. A la tarde, 13.30 o 14 horas, otra vez a salvamento hasta las 17 y si había algún salvamento o buceo nos quedábamos hasta que terminara... Crivisky era el hombre que llevaba las planillas del tiempo y de lo que hacíamos..."

"Estuve a punto de largar todo"

Luego de relatar los trabajos en la estación de salvamento y buceo en Puerto Belgrano, los recuerdos de González durante la entrevista se refirieron a un accidente durante una práctica, al fin y al cabo, esta actividad se realizaba en un medio peligroso para el cuerpo humano y el riesgo siempre estaba presente. González contó que: *"... a la escuela de buceo, porque en ese entonces era cada tres años. Había que volver*

a la escuela para volver a adquirir los nuevos conocimientos... para practicar buceo en profundidad, para estar más o menos entrenado en buceos a profundidad. Y la recalificación se hacía siempre con los que iban a hacer el curso nuevo. Hacíamos otras cosas, por supuesto. El inicio de los alumnos no lo hacíamos, sí hacíamos directamente profundidad y a veces, salíamos a navegar y a bucear a profundidad frente a Mar del Plata. Hemos llegado creo a 200 pies, más en mar abierto. Ahí fue donde se desmayó De Ferrari. Bajó él primero y luego bajé yo... estaba desmayado... lo encontré... le di ventilación, abrí el aire y me senté encima... tenía que subirlo, llegué a 120 pies... la plataforma era mucho, muchos pies... lejos... regulé el aire para que no estuviera muy pesado ni se me fuera a soplar y empecé a subir. Fue agotador. No creÍ que llegaba. Estaba casi llegando. Fue la única vez en mi vida que ***estuve a punto de largar todo, que pase lo que Dios quiera.*** *Paré un ratito y* ***recapacité y aguanté y llegué a la plataforma.*** *Oh, Dios! Era un enredo de cables y mangueras pero lo puse en la plataforma. Me senté arriba de él y avisé arriba que estaba... era un enriedo de mangueras. Subieron todo, la plataforma, los dos buzos, el muerto, todo era un enriedo! Cuando llegamos arriba desenredaron todo lo que pudieron, desconectaron las mangueras de cada uno, nos sacaron los trajes y nos mandaron a la cámara de descompresión y ahí él reaccionó. Había un especialista en buceo. Yo salí y él quedó un tiempo más en la cámara...salió él también ... no supe qué le pudo haber pasado... algo tenía... él era marinero. Luego se cayó y se ahogó cuando estaba en un acorazado.*

Luego, en otra ocasión... lo de Correa no me acuerdo bien cuándo fue si en el '38 o en el ´42... entre manguera y manguera tiene una conexión que es como una boquilla con una abrazadera, son largas como de veinte centímetros... que tiene que soportar la presión...10 kilos por cm2 ! La fuerza del buque que tiraba, gracias a Dios pudo salir Correa, había en el fondo como una piedra muy grande como una pieza y la manguera pasó por esa piedra... él no podía moverse... pudo salir..."

"Cuando salí tenía las manos congeladas"

Un trabajo subacuático diferente para González, consistió en la recuperación de un helicóptero caído en las frías aguas antárticas. El relato con sus propias palabras fue: *"... en la Antártida, al aviso Granville...se le había caído un helicóptero... los pilotos salieron, pero el helicóptero se fue abajo, cerca de la base Marambio... fue una bahía, no me acuerdo cómo se llamaba... un buzo y otro ayudante... demoramos quince o veinte días en llegar. Arriba de las astas del helicóptero hay un cáncamo y ahí se engancha. En la Antártida es clarita el agua, transparente. Armamos el equipo. Estuve unos veinte minutos y cuando salí tenía las manos congeladas. No las podía mover... en un balde de querosén tibio,* ***no te imaginás el dolor, terrible cuando empieza a reaccionar parece que te arrancaran las uñas!!! Terrible.*** *Al llegar a Buenos Aires me pasan a otro destino..."*

"Siempre me hice respetar"

Paulino "Osiris" Fructuoso González pidió el retiro en 1957. Estaba en Río Santiago como encargado de la estación de salvamento y buceo, era suboficial primero y *"rendí examen para principal y aprobé, pero en eso cumplí los veinte años y con mami...(la*

señora) yo me retiro... se podía con veinte años de servicio con el 82% del sueldo". Quizás, para finalizar el testimonio de "Osiris" era pertinente mostrar la humanidad y caballerosidad que se manifestó durante toda la entrevista: *"siempre me hice respetar", "yo siempre fui muy tranquilo para dirigir"* y *"nunca grité",* un buzo, un protagonista más de la historia subacua desde 1938 hasta 1957.

Marcelino Sotura

Marcelino Sotura[33] nació el 01/05/1919 en La Plata. Ha sido uno de los buzos que ha participado de forma destacada en la evolución del buceo dentro de la escuela marplatense. Su protagonismo será desarrollado en extenso en el capítulo referido al surgimiento de los buzos autónomos bajo las directivas de Eugenio Wolk. Sotura se inició en la actividad subacuática en 1938 aprendiendo a ser buzo salvamentista, por lo tanto, también es pertinente mostrar su testimonio en esa faceta. Durante la entrevista narró que:

3-12: El buzo Marcelino Sotura con el traje standard.

"Camine, camine. Pero te enterrabas más."

"Entré a Marina por razón económica porque sinceramente en ese momento no había trabajo. Yo estaba en el colegio industrial. Terminé el colegio industrial y como donde yo vivía había un señor que era de Marina, me entusiasmó y me anoté. En el año ´36 me anoté...18 años. Salí de la Escuela de Mecánica en Abril del ´37. Me embarqué en el Rivadavia, el 5 de abril como marinero de segunda. A partir de ahí, al estar embarcado, a los pocos días salimos para Francia y Alemania y a la coronación del rey Jorge. Mientras estaba en el acorazado Rivadavia, como yo era jovencito, hacía de asistente de dos oficiales, teniente de navío Duarte, y el otro Gallina. Uno de ellos me decía: -A vos te voy a hacer buzo!... regresamos de la navegación y me salió el pase a Río Santiago... estaba contento porque venía a estar cerca de mi casa... me sale el pase al Seguí, luego de toda la revisación médica que le hacen a uno. En Río Santiago... el fondo del mar de por sí es el basurero de todos los buques, todo se tira al agua. Así la

impresión que me causó hundirme dos metros en el barro. Y me decían: -Camine, camine. Pero te enterrabas más. En el Seguí le ponían el traje de buzo y lo bajaban así a todos, a todos igual, a ver si se asustaban y así fuimos quedando. Primero hacían la inmersión para ver quiénes quedaban. Después de ahí del buque pasabas a la escuela de buceo que estaba en Mar del Plata... en el Seguí estaban... Crivisky, el teniente Howard, ellos fueron los pioneros... me vistieron y me pusieron el traje, las escafandras viejas con ventanilla a rosca, eran tres ventanitas, el redondel y arriba no... el inglés (el casco) era más liviano, más manuable. El americano era más pesado... válvula automática... en el Seguí estaban alojados los buzos... bueno, yo andaba en bicicleta ahí en el fondo porque otra cosa no se podía hacer, cuando la técnica era otra. Es tirarce de panza y empezar a caminar pero uno no sabía. Cuando caminaba se enterraba más. Asustado estaba. En agua sucia no se ve nada. Al moverse uno se levanta el fango. Es todo tanteo... duró un año, todo el tiempo en Mar del Plata, en el Seguí... a la mañana se hacía taller, a la tarde los que no buceaban tenían el arreglo del equipo. Esto se hacía en la primera faz, los primeros meses. Luego se salía a bucear afuera, en profundidad. Se empezaba por 30 pies a 300 pies, no en el mar. En el mar se hacía 120 pies, 150 pies... 300 pies en el tanque...

....teníamos apuntes. Distribuían para cada uno. Eran de física de buceo. Les tomaban examen escrito. Había cinco o seis trajes, porque en ese tiempo se terminaba de trabajar y había que emparcharlo seguro. No contábamos con trajes... instructor mío fue Crivisky, y después Howard fue comandante del Seguí, el instructor fue Rumbo...

*...**porque en aquel tiempo el que hacía buceo era porque era medio aventurero. El que tomaba esta profesión era medio aventurero. En aquel tiempo el buzo era medio pirata**. No teníamos materiales para trabajar, siempre teníamos para arreglar...*

...los submarinos!! ¡¡Eran buques viejísimos!! Submarinos viejos, "Valvulitas"... Eran muy viejos, no tenían elementos... Acá lo que hay en Argentina es el mantenimiento, porque si no... los submarinos iban a Río Santiago 4 meses, 6 meses, porque sino... el taller de los submarinos, le llamaban "el tranvía", iban mucho a reparación. La mano de obra argentina es buenísima. En otros lados esos buques no servían... "

Estos fueron los recuerdos de Marcelino Sotura sobre su ingreso en el segundo curso de profundidad. De los testimonios recabados se pudo observar la coincidencia en cuestiones básicas, como pruebas de admisión de los aspirantes a buzo, trajes utilizados, el Seguí como buque de buceo y las figuras de Crivisky y el teniente Howard.

Trabajando en Puerto Belgrano

Al finalizar el curso Sotura fue destinado al torpedero La Rioja, dependiendo de la base de salvamento y buceo de Puerto Belgrano. El reflotamiento del remolcador 86-B, perteneciente al Ministerio de Obras Públicas mereció una felicitación[31]. Los buzos, José Azumendi y Marcelino Sotura fueron elogiados por su desempeño. El remolcador 86-B se había hundido por un temporal el 6 de Febrero de 1945, en el puerto de Ingeniero White y en sólo cinco horas de trabajo pudieron reflotarlo.

Pero, también tenía dificultades el trabajo del buzo en Puerto Belgrano, como lo recordó Sotura: *"...(no tenían lancha a motor) no, un lanchón, un bote grande con*

remo, está en la foto. Nos agarraba un viento y no podíamos llegar al buque que teníamos que ir a trabajar. En aquel tiempo no teníamos... la estación de salvamento no tenía lancha a motor... e incluso el buque donde yo estaba... paraba en un lugar llamado la carbonera... y para irme a la estación de salvamento yo tenía que hacer como 5 kilómetros ... llegar cansado y tener que ir a bucear... toda la base tenía que caminar..."

Choque en cadena, buceo profundo y descompresión[35]

La memoria de Sotura recordando los acontecimientos de buceo en la década de 1940, también se refirió a acontecimientos difíciles, por ejemplo: *"...estando en el Almirante Brown... la fecha no me acuerdo... en una maniobra, en cuanto la flota iba encolumnada frente a Mar del Plata se levantó una niebla espesa en un momento de golpe, en pocos momentos. Adelante iban los torpederos. El comandante de la flota dio la orden de parar, pero como hay buques grandes no pueden parar en una distancia por el mismo envión que llevan... por la inercia hasta muchos kilómetros a lo mejor para parar... Entonces los buques que iban adelante, uno de ellos colisionó, mejor dicho, el Brown colisionó con uno de ellos. El cual, quedó prendido en la proa del crucero. Se largaron botes salvavidas urgentes para rescatar a las personas... Mientras se hacía este salvamento siempre con mucha niebla, por estribor del crucero aparece el acorazado Moreno, el cual lo colisiona al Brown... a la mañana temprano, el torpedero hundido apenas se veía un poco de la proa en superficie. Esto fue enfrente a Mar del Plata. Y el Brown había dado órdenes de colocar salvavidas porque... la santa bárbara tiene un dispositivo que al elevarse la temperatura suena una alarma, una chicharra. Entonces, se mandó inundar las mismas... entonces se mandó colocar salvavidas, y se decidió abandonarlo. El Moreno estaba al lado nuestro. Yo estaba como buzo en el Brown. Pero solo, porque mi compañero había tenido que viajar a Buenos Aires, porque entregaban una medalla por un salvamento anterior. De cualquier forma, el equipo estaba en un lugar que ya estaba inundado. No se podía hacer nada más. Al Almirante Brown lo remolcaron a puerto, en el cual tuve que bucear yo con el equipo de la base de Mar del Plata... tuve que bucear yo y veo que le falta el eje de la hélice. Le habían cortado la cola, casi inundado 20 metros... tuve que tapar el casco. Como tiene compartimientos estancos no se hundió. Luego un salvamento para encontrar el eje y la hélice. Y, a su vez, bucear para ver en qué forma estaba hundido el Corrientes... el otro torpedero, hundido a 40 metros frente a Faro Querandí. Como teníamos que tomar un relevamiento de la forma en que estaba hundido el barco, se buceaba para ver... de la forma que estaba hundido el barco... la posición que se encontraba... por lo cual, a mano tanteo, tanteo, tanteo, todos los rumbos que tenía el barco... porque estaba dado vuelta... tanteaba del lado de adentro, si era madera era la parte de popa, porque toda la parte de la oficialidad, toda la parte de alojamiento estaba revestido de madera. Y, la parte de la proa es la marinería. La parte de adentro estaba revestido de corchonil, que se llama. Es un corcho molido pegado contra el casco con la misma pintura...*

... Había que hacer descompresión y todo porque eran 40 metros de profundidad. A mí me tocó varias veces, pero una de ellas encontré lo que no sabía qué era. Estaba enterrado en la arena, porque la arena en ese lugar... usted hace un pozo, termina de hacer el pozo y ya está tapado de arena, tapa todo la arena ahí, en esa zona. Yo

encontré la culata de un fusil. Al querer sacarlo hice mucho esfuerzo, me costó... incluso se cortó el correaje para poder sacarlo, el correaje del fusil... y a causa de eso, después de hacer la descompresión me empezaron dolores en las piernas... las rodillas... me tuve que meter en la cámara de descompresión, en la que estuve cerca de 70 horas... dolores en todas las articulaciones... La descompresión que me hicieron fue de acuerdo al tiempo pero, una cosa es estar en descanso, estar con un trabajo que no le requiere esfuerzo; y otra cosa es hacer un esfuerzo, haciendo un esfuerzo... no tuve en cuenta eso... había un barco de servicio... aparte del barco de buceo... había un barco de servicio que era el que tenía la cámara de descompresión grande, que es la que tiene la escuela de buceo ahora, esa grande... había estado media hora a 40 metros... cada tanto me daban oxígeno... y ya a las dos horas ya habían terminando los dolores, mucho no me acuerdo... han pasado tantos años..."

¡Gracias a Dios se me rompió el zapato!

Otra situación difícil vivida por Sotura fue un enganche en el fondo. Ese tipo de accidente siempre fue era posible con los "buzos de manguera", es decir, los de "la escafandra". El relato fue: *" Se hundió frente a Río Santiago un remolcador. Fuimos a bucear con el Seguí, los buzos del Seguí... sí, con el aviso Seguí. Los buzos bajaban para constatar cómo estaba en qué condiciones estaba el barco, cómo estaba, si estaba de través, si se podía rescatar... Como es una zona muy barrosa, el aviso Seguí fondeado, fondeado empezó a barrear... barrear es arrastrar el ancla... y yo estaba en el fondo... y me empiezan a dar manguera porque el buque barreaba... y me llaman que regrese arriba por comunicación... Yo tenía en ese momento no sabía yo... estaba enredado en una pierna, el zapato con un cabo... estaba enredado el zapato, el zapato con 8 kilos. Tiraban y tiraban la manguera... la manguera estaba tirante porque el buque seguía barreando y* ***gracias a Dios que se me rompió el zapato, se me rompieron las correas del zapato****... sino... No podía sacarme el zapato... de acá me tiraba la manguera y yo no podía llegar al zapato..."*

Un frío... que desmaya...comunicación con casquetes?

El relato de Sotura continúo narrando que: *"...después otra vez... pero son cosas... buceando en la toma de agua de la usina de la base, en Puerto Belgrano... en tiempo de invierno... aparecí arriba de la lancha porque me desvanecí por el frío. Aparecí arriba de la lancha, me habían sacado. No recuerdo mucho. Pero, uno muchas veces tenía frío y salía. Siempre tenía comunicación. Al principio, el casquete era como los de aviación, esos de tela colocado; y después, directamente tenía el micrófono en el casco. A veces nos poníamos dos ropas de lana. El gorrito de lana era blanco. La ropa era de tejido grueso blanco o más bien crema. Luego, vinieron trajes de azul marino, pero era más finita. Siempre de lana eso sí...*

...(el mantenimiento de la escafandra) bueno, se utiliza dejarla brillante. El casco no importa, lo que importa son las válvulas... hay que desarmarlas todas las de descarga y admisión... y la admisión, si llega a pasar algo usted la desconecta. El buzo puede estar 5, 6 minutos sin aire. A la manguera no le entra agua, entonces le pueden dar auxilio, conectar otra manguera de arriba, conectar otra..."

3-13: Marcelino Sotura trabajando en Puerto Belgrano

3-14: Banderín del “Seguí”. Material gentileza de Marcelino Sotura.

3-15: Buzos del Seguí

3-16: Buzos en la Base Naval. Foto gentileza del buzo Sotura.

3-17: Buzos en la dársena de la Base Naval. Material gentileza del buzo Sotura

3-18: Banderín de la Escuela de Salvamento y Buceo. Material gentileza del buzo Sotura.

Mar del Plata en los años '30 desde la mirada de un buzo

La ciudad de Mar del Plata no era la misma de la época del primer buzo, Vicente Carboni, ni tampoco la que conoció Ayub en sus comienzos. Ya en la década de 1930, había experimentado algunas transformaciones. La excelente memoria de Paulino "Osiris" González también se ocupó de recordar imágenes de esos años, y narró lo siguiente: *"... la rambla era de madera. Había una pileta en ese patio entre los dos edificios, frente donde están los lobos marinos, que tenía toda una baranda alrededor... había un edificio colonial de pizarra... En el invierno Mar del Plata estaba muerta. Las vidrieras se hacían con tablones y las paredes ya tenían los agujeros para poner los tornillos, y del lado de adentro, se ponían los tornillos y quedaba todo tapado, igual las casas... Las dos únicas confiterías abiertas eran: el Jockey Club, en Santiago del Estero y San Martín y Dos Mundos, en Rivadavia... Nosotros estábamos en el Seguí. De día iba el tranvía, que iba entre la cancha de golf que iba al puerto. La entrada de la base era más o menos la misma.. y los edificios de ahora no había nada... creo que había la casa de oficiales, la escuela de buceo, los submarinistas vivían en el submarino o en el crucero Pueyrredón, gemelo del Belgrano. El tranvía era hasta las diez de la noche. Había que volver a pie o había un taxi. No me acuerdo cómo se llamaba, un descapotable de un italiano... atrás ponía banquitos que se... el taxi estaba en la puerta de la confitería Dos Mundos. Creo que había una mesa de billar, dominó, charlar, café, no había radio. Yo iba muy poco. Acá había un hotelito, El Faro, de media estrella. Ahí iban a comer al mediodía. El domingo cobraba un peso. En el barcito se tomaban dos granadinas con soda. La granadina era un polvito efervescente de color rosa, en la soda o con agua se le ponía... era una gaseosa... al puerto fui muy poco, creo que una sola vez. Era más bien un pueblo de italianos. Restaurant, había uno, Chichilo en temporada, había un saloncito de baile tarantela..."*

NOTAS

1 Es mi opinión personal que la trayectoria internacional y nacional de la Escuela de Buceo ha sido fundamental y de gran importancia. Debería ser un centro de experimentación y de desarrollo de tecnología subacua de gran profundidad internacional. Muchos buzos civiles también comentaron la necesidad de que la Escuela de Buceo certifique con standares internacionales para saturación.

2 Barili, Roberto, en Mar del Plata. Ciudad de..., op.cit, página 310.

3 Diarios La Capital y El Trabajo con fecha 05/11/64 consultados en la hemeroteca de Villa Mitre.

4 El Trabajo. Bodas de Oro 1915-1965, página 49.

5 Con fecha 5 de noviembre de 1969, citada en Fuentes primarias.

6 Natalio Marengo explicó la construcción del puerto militar en "La construcción... Tercera Parte", op.cit.

7 Ver Anexo 3: La construcción del puerto militar en Mar del Plata.

8 Ministerio de Obras Públicas, ... op.cit.

9 Información brindada por correo electrónico y corroborada por Michael Jung, historiador del buceo alemán, quien escribió el libro "Sabotage unter wasser". También es miembro de The Historical Diving Society, ha recibido premios por su investigación sobre los buzos alemanes de la Segunda Guerra, los "kleinkampfvrerband", "kriegsmarine Lehrkommando 700" con datos desconocidos para el público.

10 Ferrer... op.cit.

11 Revista de Publicaciones Navales...op.cit.
12 Según la documentación consultada en el Museo de Submarinos y Buceo de la Escollera Norte del puerto marplatense, y gracias a la amabilidad de la señora Sandra López.
13 Citado en fuentes primarias.
14 Memorandum...op.cit. en fuentes primarias.
15 En la década del ´50, Alberico Faedo buzo italiano entrenado en el grupo gamma, conoció al capitán Rumbo, quien trabajaba con Caballero en la recuperación de un pesquero hundido en la entrada del puerto de La Plata. En ese entonces, los buzos decían: ***"¡El barco no tiene rumbo pero lo tiene a Rumbo!"***. Cosas de buzos...
16 El artículo en su totalidad se puede leer en el Anexo 4 de este libro.
17 Municipalidad ... op. cit.
18 En este capítulo, el buzo Luis Tabó realizó una clara explicación de la diferencia entre el casco inglés y el americano. Se pueden comparar los dibujos alusivos.
19 Recuerdos familiares narrados por la nuera de "Tita", la profesora de Filosofía Ofelia La Cava, quien amablemente buscó las fotos de su suegra y las puso a disposición para ser incluidas en este libro.
20 Lista extraída de Armada.. Cincuentenario...op.cit.
21 Entrevista realizada el 8/11/03 en el COM, en Mar del Plata.
22 En el Anexo 4 de este libro, el artículo del Teniente Rumbo de 1934 es bastante explicativo sobre las dificultades del equipo de buceo.
23 Entrevista realizada a Tabó el viernes 15 de Marzo del 2002.
24 La escuela de buceo.
25 Patorucito no era otro que Adolfo Carbini.
26 La entrevista a Alberico Faedo se desarolló en el capítulo quinto de este libro.
27 Sobre este tema recomiendo leer el libro de Aldao, op.cit.
28 Tabó se retiró en 1961 o 1962 cuando todavía se usaba el traje pesado.
29 Los dibujos se realizaron tomando como fuente el libro del Dr. Aldao, Medicina del Buceo, ver bibliografía.
30 El apodo Osiris se debió a que desde muy joven estuvo en pareja y formó una familia con la mujer que fue el amor de su vida, de nombre Iside, parecido a Isis. Osiris e Isis eran dioses egipcios. Paulino e Iside se enamoraron cuando él tenía 17 años y ella 15. El padre de ella quería casarla con un hombre acaudalado y le impedía ver a Paulino. Entre las dificultades pasadas por los jóvenes una fue la denuncia policial. El mismo comisario apiadándose de la parejita de enamorados, les aconsejó que ella obedeciera a su padre, se casara y huyera. Al casarse era mayor ante la ley. Iside preparó un bolso y apenas terminó la ceremonia fue al encuentro de Paulino. El amor duró más de 70 años, hasta el fallecimiento de ella. Durante la entrevista Paulino llevaba en su billetera una foto de ella. Preguntado porqué dos fotos separados, él en una y ella en otra, en vez de una abrazados que es lo más usual en las parejas, Paulino contestó: -*"Así cuando cierro la billetera se dan un beso*". El amor continuó por toda la vida.
31 Entrevista realizada el 9/11/ 03 en el restaurant del COM, Mar del Plata. González vino a esta ciudad por la conmemoración del día del buzo.
32 Marcelino Sotura fue un destacado buzo y fue el asistente de Eugenio Wolk en los cursos autónomos con oxígeno, principio de los buzos tácticos.
33 Entrevista realizada el 15/12/2002 en el domicilio del señor Sotura en la ciudad de La Plata.
34 Base Naval de Puerto Belgrano: Orden de Base N º 22.
35 La colisión ocurrió el 3 de Octubre de 1941entre los buques de guerra "Almirante Brown" y "Corrientes". La tragedia fue causada por la niebla mientras realizaban el operativo. El suceso tuvo repercusión nacional por la envergadura de las embarcaciones y el mismo ministro de Marina dirigió la investigación.

CAPÍTULO 4: EL BUCEO SALVAMENTISTA EN LAS DÉCADAS 1940-1960

Los becados de otras reparticiones: el testimonio de Oscar Sosa: "¿Ser buzo?... ¡¡Para encarrilarme!!!

La demanda del servicio de salvamento y buceo, la evolución tecnológica, el crecimiento de la escuela, la necesidad de formar buzos capaces de cumplir con los trabajos subacuáticos, hizo que la oferta del curso de buceo se extendiera a otras reparticiones gubernamentales. Se creó lo que se denominó beca y en ese campo, el Ministerio de Obras Públicas que contaba con buzos para el servicio portuario, incentivó a su personal a concurrir a la escuela. En las décadas de 1930, 1940 e incluso siguientes, muchos de los jóvenes que ingresaron al curso de buceo no tenían idea de lo que era pero estaban motivados para lograr un aumento salarial (el curso de buceo daba un plus económico); y más aún, en muchos casos conocer Mar del Plata.

El testimonio sobre la implementación de becados por sus instituciones de origen, para concurrir a la escuela de buceo más lejano en el tiempo que fue posible obtener, consistió en la entrevista a Oscar Sosa. Sosa, nació el 10 de Diciembre de 1920 en Rosario pero fue registrado en Córdoba. Viajó a Mar del Plata como personal becado al curso de buceo por el Ministerio de Obras Públicas, habiéndose desempeñado previamente como operario de una draga en Rosario. Los motivos que aludió Sosa[1] para ir a Mar del Plata en 1946 fueron : *"Yo era una persona perdida cuando joven me gustaba todo, pero todo, todo. Entonces, mi padre ...me quería con locura a mí porque siempre el padre quiere al hijo más descarriado, al mal ejemplo, no sabía cómo encarrilarme a mí: -Usted quiere seguir de buzo?- Y le digo...yo no pensé que me quería convencer de ir de buzo por el buceo, yo pensé que me quería convencer de conocer Mar del Plata. En aquellos tiempos conocer la playa..."* Sosa continuó su relato*: "...era la época de don Juan Domingo, en aquella época no había buzos. Pagaba sueldo más viático... el hotel salía 7 pesos. Un civil no puede dormir en una base militar. Así que de noche cuando buceábamos a profundidad, después de cuatro horas se podía salir a la calle... éramos como 100 o 110 y quedamos 5 creo. Había civiles, gente de afuera. En ese año que estábamos nosotros ahí salieron los de Infantería de Marina. Creo que a los 40 años le retiraban la patente...121(era el número de patente de Sosa)... me acuerdo de Píccoli (buzo de Mar del Plata)... El gringo ese Piccoli, era capataz del Ministerio. El único que conocí que era buzo. Yo todavía no me había recibido. Era el gringo este... Piccoli, que era capataz del Ministerio. El Ministerio era un terrenito de 30 por 30, más o menos y ahí descargaba el ferrocarril un vagón de Pórtland... estaba el club Aldosivi... era más linda que ahora (por la ciudad de Mar del Plata)... atrás de las escolleras, la principal era la sur, había de todo, había festivales. Usted podía viajar en el tranvía hasta la estación del ferrocarril, Luro hasta el fondo... El jefe de la base se llamaba Howard, un colorado, dicen que era buen buzo. Estuvo haciendo el curso de buzo Manrique, el que hizo el prode, el de la política, a él lo tiraban así nomás, creo que se recibió, no sé no me acuerdo. A mí me dieron una medalla que*

era un ancla y un salvavidas, medalla bien grande... hice el curso en el ´46... Yo tenía categoría buzo especializado o algo así (en el Ministerio de Obras Públicas)... Nosotros por reglamento tenemos que trabajar hasta los 15 metros pero es todo grupo!!... el famoso Homero Fonda y Cía, ahí trabajé yo... el que trabajaba con Fonda... en la calle Pedro de Mendoza en la Boca... yo si precisaban buzo... trabajé como buzo... si precisaban cocinero trabajé como cocinero y trabajaba de buzo... de mujer no hice nunca!! Ja, ja, ja... Hice de todo y trabajaba de día, de noche... un día en un trabajo trabajé 3 días sin parar... la compañía de buzos más grande que había acá (en Argentina) era la de Fonda y Cía y la que tenía más elementos de buceo... Negro era muy buen buzo, era habilitado por Fonda... pero el mejor buzo que yo conocí era el buzo, Oscar Almirón... ese es el mejor buzo que yo vi trabajar, tenía unas manos!... (Sosa se desempeñó bastante en la Boca y desde la década del ´40 en adelante vivenció muchas anécdotas de las empresas de buceo de Buenos Aires)... *siempre con el traje pesado* (siempre usó para trabajar el traje "de escafandra")*...tengo 82 y buceé hasta los 60..."*

4-1: El buzo del Ministerio de Obras Públicas, Oscar "Caracú Coli" Sosa con el traje standard. Foto gentileza de Sosa y señora.

4-2: Oscar Sosa a la izquierda con remera acompañado de Juan de la Cruz Gómez. Al fondo, el edificio de la rambla casino cuando estaba en construcción. Foto gentileza de Sosa y señora.

Ha sido una constante de las entrevistas la alusión a la masiva cantidad de ingresantes y a los pocos egresados por curso, remarcando la alta exigencia del entrenamiento. También el incentivo económico y sobre todo, teniendo en cuenta que ninguno de los buzos entrevistados había nacido en Mar del Plata y ni siquiera la conocía previamente. Por lo tanto, la fama de la ciudad y de sus playas era una motivación decisiva en esos jóvenes. Con respecto a retirar la patente a los 40 años fue una medida que no se mantuvo en el tiempo. Lamentablemente, incluso la Armada como parte de la problemática económica Argentina extendió la edad de retiro. Los primeros buzos pudieron retirarse con 20 años de servicio. Quizás, algunas críticas de otros sectores alegando la juventud de los mismos produjo la modificación o simplemente por razones económicas. El deterioro físico y el sistema jubilatorio del buzo es un tema de investigación por sí solo. Las enfermedades y desgaste del cuerpo humano debido a bucear ocupan a los especialistas de medicina hiperbárica. Durante la investigación de este trabajo, se ha podido observar que aquellos que han tenido condiciones de trabajo muy difíciles como: profundidad y problemas en la descompresión, buceos en la Antártida y situaciones de agotamiento tienen secuelas, especialmente óseas, pausibles de ser atribuídas al trabajo realizado. Depende del lugar de buceo, de la profundidad, de la temperatura del agua, de una serie de factores, en suma, el deterioro físico varía.

Con respecto al número 121 mencionado por Sosa durante la entrevista, no es otro que su número de buzo o sea, lo que se conoce como patente de buzo, que en esos años otorgaba la escuela a los que hacían el curso. Es interesante la referencia a civiles. Siempre hubo apertura en ese aspecto en la escuela de buceo. De la observación de las fichas de personal, aunque fueron posteriores a la época de Sosa, se registró becados de policía, bomberos, prefectura, Instituto Antártico y otras instituciones. Tratar de formar buzos en el país y en América del sur ha sido una política que se mantuvo a pesar de los cambios de nombre de la escuela de buceo.

Testimonios de los buzos de la Armada

Angel Antonio Tonello

En los años ´40, la actividad subacuática en la escuela de buceo fue creciendo en número de aspirantes y trabajos realizados. Un alumno buzo de 1948, Angel Antonio Tonello, que también fue instructor en los años ´50 y ´60, aportó un extenso testimonio de sus vivencias. Durante la entrevista impresionaba su memoria, su capacidad mental y de explicación de física del buceo. Su responsabilidad, su dedicación lo llevaron a buscar información y estudiar todo lo más posible para poder hacer la mejor preparación de sus clases. En el año 2002, habiendo transcurrido varias décadas de su época de instructor, cuando dio su testimonio su capacidad estaba intacta y sus explicaciones parecían dadas como si estuviera en el aula de la Escuela de Buceo.

Angel Antonio Tonello nació en Turiz, departamento de Rosario, provincia de Santa Fe, el 22 de Febrero de 1925 y falleció en el año 2004. Durante la entrevista [2] narró cómo fue su incorporación a la armada: *“Yo me incorporo a la Marina como un medio de vida, buscando un empleo. Había ocurrido la revolución de 1943, las cosas no*

estaban muy bien, convulsionado como ahora[3]. Entonces me metí en la Marina por considerar que era un lugar estable... aparte un lugar de futuro donde tenía la posibilidad de tener bastante educación técnica y social. Desde ese punto de vista, la Armada es considerada de las tres fuerzas... era la más tecnológica por sus tareas, sus funciones. Un buque que está en alta mar es un mundo. La más insignificante de las tareas a la más compleja es necesaria en el buque y tiene que salir, una señal, mantener el rumbo del barco, el maquinista y cuando se tiene una avería o un problema, los técnicos, el control de avería, radiotelegrafistas... en fin... un sistema tecnológico que se mueve y hace que el buque siga funcionando. Era una oportunidad. Yo tuve un sexto grado bastante bueno porque cuando voy a entrar en la Armada, era bastante óptimo. Porque, de 500 postulantes... cuando terminó toda la examinación, sólo 15 ingresaron, nada más en la Escuela de Mecánica de Armada, año de 1944, Febrero de 1944... Entro a Marina como arma submarina. Nosotros, los 15 primeros podíamos elegir entre maquinistas y arma submarina. El resto iba a servicios generales como panadero, peluquero, cocinero... En ese entonces, arma submarina era muy preferida por sus conocimientos y en el buceo también... Después se dieron cuenta que necesitaban todas las especialidades: maquinistas, artillería, electricidad...Todos tuvimos que hacer los cursos. Todos teníamos conocimientos mecánicos. Luego, hay un momento en el curso que se dedica a la especialidad. Eso fue en mi época. Mi especialidad: arma submarina. Veíamos todo lo relacionado con torpedos, bombas de profundidad, minado del puerto. Estábamos en la parte de mantenimiento, conservación y reparación de mecanismos de ese sistema de torpedos, bombas de profundidad... Preparar un torpedo para una práctica, preparar un torpedo para un combate. Eso se hacía en el curso. Eso fue en el año ´44. El curso termina en el ´47. Eran tres años... como aspirante voy al buque y en el buque rindo como aspirante a la Escuela de Mecánica 2 ½ años. Ahí ya me perfecciono en el arma submarina. Tiene toda la tecnología, el conocimiento mecánico. Cuando termino el curso... estaba entre los primeros, salía beneficiado con un curso de especialista en armas submarinas... no lo pude realizar porque no había vacantes. Entonces, me dan la opción de elegir entre submarino y buceo. Yo elijo la especialidad buceo.

Del ´44 a ´46, estuve embarcado en el rastreador Seguí acá en Mar del Plata. El comandante era un hombre de mis más grandes respetos, Carlos Mario Bruzzone. Era un hombre, un superior que tenía mucho tacto para manejar a la gente. En el buque estábamos bien. Por ser mi primera experiencia, estábamos bien. En ese buque también se prestaba para que los buzos hicieran buceo en el mar y... también ese buque se utilizaba como blanco en la época de que los submarinos tenían que hacer ejercicio de lanzamiento de torpedo. Se usaba como blanco. Eso es una cosa convencional. Blanco significa según la posición... el buque como era móvil, lo usaban como referencia, digamos el torpedo cae a 100 metros del buque. El buque ignoraba de dónde venía el torpedo. Usted lo veía seguro al comandante, a toda la oficialidad. En esa época los veía seguro. Yo tenía 19 años pero los veía y sabían lo que hacían. Yo veía que sabían lo que hacían. Las directivas eran todas muy interesantes. Era interesante...

...el tema del buceo empieza cuando yo estaba en la escuela de mecánica... yo

elijo buceo. Cuando yo era marinero yo vi bucear... yo tenía material de buceo. Yo preveía el material de buceo a los buzos cuando venían a hacer el ejercicio. Eran del rastreador Seguí. Tenía un sistema para anular minas y un sistema para ponerlas...

...los instructores eran muy capacitados. Hay uno que todavía está en pie [4], Luis Tabó vive en Caisamar...

...Mar del Plata... el puerto era muy reducido. El puerto era un pueblo de pescadores. El puerto militar no tenía edificio. Era un buque que hacía de asentamiento... no había ningún edificio. El único edificio que había era la colonia de vacaciones, que era todo un sistema de chapas y madera, de madera, un bungalow de madera con comedor, lugar para estar, para chicos, con piso de cemento. Una colonia de vacaciones para chicos. Estaba donde está el club, la parte de la base que se dio al Club Náutico... la colonia daba con el club..

...se trabajaba en el buque, pero frente al buque donde ahora están los talleres integrados submarinos, había una casilla de chapa con un primer piso, fibrocemento, madera, donde estaba el tanque de buceo para alta presión y la cámara que hoy se utiliza como cámara hiperbárica. Adentro estaba el tanque y la cámara estaba afuera.. en el '48 fue...

...hay unas clases teóricas por el uso del equipo. El único equipo era el traje pesado. Se hablaba del mantenimiento del equipo y de los cuidados que había que tener cuando se estaba trabajando. Eso era un curso que se denominó de poca profundidad, de poca profundidad... nos daban mecanos para armar debajo del agua igual que en la película Hombres de Honor, igual que la bolsa que le daban al pobre negro por tiempo, no lo quería nadie... armaba, estaba eh... aprobado o no aprobado. Le daban un puntaje. La calificación venía por ahí, por el ingenio que usted tenía, la capacidad, la mentalidad, trabajar en el oscuro. Aprobamos, fuimos 10 y aprobamos 9 porque uno renunció. Salimos buzos sin ningún tipo de problemas...

...Nos destinaron a los lugares de trabajo. A mí me destinaron a Río Santiago. Ahí, el primer salvamento, el primer trabajo de buzo fue quitar... el astillero Río Santiago donde se hace la fragata Libertad, estaban construyendo el casco, pero donde estaba la rampa hacia el río había buques de madera hundidos y había que sacarlos, para que cuando estuviera el casco listo poder botarlo. Entonces me mandaron un equipo de 4 o 5 buzos... éramos todos egresados de la escuela, algunos habían egresado antes y un suboficial principal. Era un trabajo importante.. eran sacar ese casco, eran dos cascos. Entonces, como en el curso de armas submarinas habíamos hecho prácticas con explosivos para hacer voladuras de edificios, de techo, habíamos hecho bastantes prácticas... después de un análisis de dos o tres buzos que bajábamos: -¡No muchachos! ¡Es imposible! Entonces, entre todos... –tengo la solución, ***le ponemos un explosivo!*** *Era todo barro. El tacto que habíamos hecho todos coincidíamos, la quilla está así acá, coincidíamos... entonces decidimos* ***diez kilos de trotyl*** *(y finalizaron el trabajo de remoción de restos) "*

¡Oh! ¡Sorpresa! ¡Submarino Alemán!

El relato de Angel Tonello continúo con el hecho más impactante de la década del

‘40, la llegada de los submarinos alemanes. Tonello recordó que : *“En un operativo con los submarinos cuando terminó la guerra en 1945... yo calculo que fue a fines del ´45, Septiembre mas o menos, salimos a hacer un operativo con los submarinos, a hacer un buque blanco de un submarino. Y, parecería ser que había un avión... que le marcaba al buque el lugar donde se encontraba el submarino. Pero, el submarino que estaba operando era uno solo. Entonces, da una ubicación en un lugar. Después, instantáneamente... no había avanzado más de 300 o 400 metros, le vuelve a dar... distancia que el submarino no se podía haber trasladado porque el tiempo, distancia... no daban los tiempos.* ***¡Oh, sorpresa era otro submarino! Era otro submarino y era el U-977 alemán.*** *Era el submarino de los alemanes. U-530 uno de los submarinos y otro, el 977, el segundo submarino alemán que entra en Argentina, el 977... El comentario del comando fue: - ¡Oh, sorpresa hay dos submarinos!*

Uno de los oficiales dice: - No puede ser. ¿De dónde es el otro?

El comandante Bruzzone dice: -Acá son dos submarinos y punto.

Entonces le ordenaron suspender el operativo y emerger. Pide superficie y aparece el submarino argentino y el submarino alemán... acá a millas de la costa de Mar del Plata. Bueno, en ese momento yo no tenía mucho conocimiento de lo que podía estar ocurriendo pero sé que... todo el ceremonial marítimo, reglamentaciones para casos de guerra y qué se yo... Entonces nos vamos a mover de acuerdo a las disposiciones en vigor. Hicieron navegar el submarino a una distancia prudencial. Después... custodiado por supuesto! Ja,ja,ja...lo trajeron a puerto. Cumplieron todos los ritos que establecen los reglamentos navales... era un submarino de bolsillo, submarino liviano no muy grande. Lo que pasa es que yo vi el segundo submarino ...pero el comandante tenía la experiencia porque el 530 había entrado a la base... el 530 aparece... cuando yo lo vi a las siete menos cuarto de la mañana, el submarino estaba ya amarrado en una de las boyas. Porque... en ese entonces la base no tenía construcciones. La base era el General Belgrano. Era el buque que hacía de buque base y arriba, en la torre estaba el servicio de vigía y de guardia. No se dieron cuenta. El General Belgrano era el buque madre, el buque base, ahí estaba el comandante del General Belgrano. Se movieron lanchas con gente a bordo armada... el comandante no ofreció ninguna resistencia. Se desembarcó a la tripulación... este... se buscó a gente traductora. Entre los soldados había un muchacho que era del servicio de reparaciones, Jakosky, Jacob, no me acuerdo el nombre. Un cabo era. Esto es del 530. Él hizo de intérprete y ... bueno... la tripulación se llevó a la colonia de vacaciones en la base naval. Alojaron a toda la tripulación... este submarino el 530 que hago referencia había sido desmantelado. Los torpedos no tenían los dispositivos importantes, el libro de navegación no estaba, las piezas de ametralladora que tienen en la cubierta tampoco estaban. Estaba el montante nada más de tiro. Habían desmantelado todo. No así en el caso del 977 que dejó material bélico. Sé que dejó informaciones muy interesantes que habían sido recabados. No es muy bueno decirlo. Hay mucha gente que está en desacuerdo con los alemanes. Jugábamos al fútbol con la tripulación. Estábamos en contacto con ellos y armábamos un partido de fútbol. Esa es la historia. Después de acá, de Mar del Plata, los submarinos fueron llevados a Río Santiago, a los diques para ser examinados. La tripulación se movió en forma independiente al buque. Acá se desembarca, después

de 10 o 15 días sé que fueron a la isla Martín García. Incluso con el Seguí llevaron el submarino a Río Santiago."

Sistemas de corte subacuo

Angel Tonello narró abundantes referencias a prácticas de corte subacuo de la década de 1940. Algunos de los conceptos que recordó fueron: *"...yo vi por primera vez una práctica de buceo y una práctica de corte... estuvieron probando un equipo de corte, tampoco era oxiacetilénico... lo que yo vi ahí lo practiqué cuando hice el curso pero era otra cosa. Ahí se utilizaba hidrógeno como combustible... es una cosa muy técnica, muy estrafalaria. Los instructores bajaban para experimentar con el equipo. Yo leí a posteriori porque yo fui instructor por mucho tiempo... después llegué a la conclusión, de que el pico donde se produce el fuego no le entendían mucho la calibración. La misma velocidad con que pasaban los gases le cambiaban la medida, entonces ya no rendía el equipo. El equipo no rendía. Además, es un equipo que corta por calefacción. Variaron la calibración del pico, entonces la proporción no era la correcta y la combustión no tenía la temperatura adecuada. La proporción no era la adecuada y por lo tanto, tampoco la temperatura.... se produce el desgaste (en el pico) por el pasaje de los gases. Los gases trabajan a presión... hidrógeno como combustible. Después se usó el acetileno como combustible también... ya en mi época, vinieron los equipos de acetileno... acetileno oxígeno también sufría las mismas consecuencias, variaba la calibración el pico y no se podía utilizar...* ***a poca profundidad andaba muy bien****... a más profundidad no andaba muy bien, no fue efectivo. Poca profundidad 10 o 12 metros.*

A posteriori aparece un equipo alemán. No puedo precisar los tiempos... que trabajaba con oxígeno y el combustible era nafta super. Nafta de aviación, nafta super...GRIESEN... el griessen alemán, era el equipo alemán a nafta. Ese equipo sí también era hasta para 10, 12 metros, siempre hablando de corte. Ese equipo sí era más efectivo porque su poder de fuego era superior. Mantenía la calibración, no requería un mantenimiento especial y el costo... el costo era muy elevado... el costo de los materiales combustible. De peligrosidad, con respecto al otro equipo, era bastante elevado, en un 50%... más la nafta.... Había que encenderlo en superficie y llevarlo prendido abajo. Entonces, si usted cargaba en superficie había que regularlo también. Si usted tardaba mucho, la temperatura fundía el pico... lo funde la temperatura. No tuvo mucho éxito este equipo. Se utilizó experimentalmente para adiestrar buzos en la escuela de buceo. No lo vi utilizar en trabajos reales.

Después viene la oxi-eléctrica. Ya ahí sí usted puede hablar de soldadura, la soldadura sí. La soldadura se hace con un sistema eléctrico como la soldadura de superficie... con el electrodo... el electrodo para hacer un trabajo submarino difiere del electrodo para hacer un trabajo en superficie. Una cosa es en aire, otra cosa es en agua, los electrodos adecuados para hacer una soldadura... es un circuito eléctrico[5]. Está el polo positivo y el polo negativo. Lo que pasa, es que hay que tener en cuenta, en la soldadura eléctrica, no oponerse entre la masa y el arco eléctrico, el camino más corto. No ponerse en el camino más corto entre la masa y el arco eléctrico para trabajar. No me tengo que poner en el medio. ¡Soldadura eléctrica! Nadie lo quería

utilizar el equipo. Después de la postguerra vino. Por el tema de la electricidad, mucha gente no quería, se resistían. ¿Soldar?¡No, soldar que chispa! Gusto salobre en la boca porque se buceaba con el traje pesado. Con ese traje... tiene parte metálica... cuando la pera tocaba el metal se sentía. ¡Ah! Había personas más sensibles, otras menos sensibles. Las más sensibles tenían problemas. Había alumnos... había alumnos que se resistían. No sé si era por temor o qué se yo.. .yo lo que experimenté era que el pasaje de corriente era muy leve y un gusto salobre en la boca, eso sí. Pero después no. Después, con el equipo liviano, a posteriori vino el equipo liviano, ya ese problema de la corriente se sentía menos o nada. Se usaba guantes de goma, todas esas cosas... el agua es conductora, mala conductora pero es conductora de corriente... Se utiliza para corte también porque... el equipo se complementa, es decir, la soldadura se complementa con un botellón de oxígeno y una cinta sistemática... sistema adecuado para mandar un chorro más grueso y que haga una perforación central... sistema de oxígeno y el electrodo viene con una perforación central. Lo que se llama electrodo que es el elemento fundante, tiene un orificio y apunta. Cuando usted hace el arco eléctrico así, hace fuego... usted aprieta una palanca y manda oxígeno. ¿Qué hace el oxígeno? El oxígeno aumenta la oxidación. A mayor cantidad de oxígeno, mayor fuego. Entonces, eso ayuda a hacer el corte mejor. Después habrán venido sistemas más modernos que desconozco... en el ´69 me desconecté de todo el buceo..."

José Eduardo Freitas Henriquez

José Eduardo Freitas Henriquez nació el 4 de Julio de 1925 en Comodoro Rivadavia, pero al año siguiente se mudó la familia a Chaco, así que según dijo: *"de crianza soy chaqueño"*. El ingreso a la Armada en la década de 1940, se debió a sugerencias de familiares de Buenos Aires aconsejando a su padre. Freitas tenía 19 años y obedeció la decisión paterna. Los recuerdos [6] del curso y de la escuela en el año 1948 y su época de instructor fueron los siguientes: *"...del director no me acuerdo... yo me acuerdo siempre de "Luisito" Tabó... el tanque estaba dentro de la escuela, en la parte de arriba. Tenía planta baja y arriba, se entraba por arriba pero estaba abajo... había un aula para clases, física del buceo, la presión, tablas... todos los días había clases... íbamos al mar a bucear, nos llevaban a una lanchita con los instructores... nos vestían en la lancha... cuando hay un buzo siempre tiene que haber otro de ayudante... en el ´56 hice el viaje al extranjero y desde el ´57 fui instructor. Llegué a ser el suboficial más antiguo de la escuela. Había un programa, física del buceo, presión... y luego bucear, ponerse el traje y bajarlo en la dársena en el mar... se enseñaba... soldadura eléctrica, compresor de aire... yo hacía aula y tanque de buceo, enseñaba física en buceo... cada año se hacía un curso... el buceo autónomo se largaba a nadar, en cambio el convencional no... había unos 10 trajes pesados... el mantenimiento se hacía en la escuela... un traje duraba mucho. El bronce de la escafandra es como un martillo, no es una cosa que se gasta, entonces se cuida... los trajes se cuelgan... hay un pantalón de lana y un pulóver de lana, la ropa de lana, luego el traje y luego la escafandra. Estaba la bomba manual y los compresores... Nosotros teníamos el tanque de recompresión, se metían 10 alumnos. Ahí tomábamos presión, los alumnos y el instructor. Entonces el organismo se va acostumbrando a tomar presión y luego, viene*

la descompresión... a más tiempo, más descompresión... cámara de descompresión con el overol y luego el tanque con agua, con equipo de buceo. Al agua se le da presión...

...el alumno es una persona que quiere bucear... no es que no lo siente... como primero tuvo aula, el traje, la válvula, manejó la válvula, el aire entra por la válvula de la cintura y sale por la válvula de la escafandra... esto el alumno ya lo sabe, en fin... tiene que haber una rutina de clase. El alumno que hace el curso es porque quiere hacerlo. Lo que vio en el aula lo quiere llevar a cabo... ***se mentaliza****...*

...instructor estuve del ´56 a finales del ´69, que fue el año que me retiré. Estuve 13 años seguidos como instructor de la escuela de buceo hasta que me retiré. Llegué a ser el más antiguo de los suboficiales. Es una capacidad que uno adquirió y que lo hice con mucho amor. Les enseñé lo que sabía en beneficio de la Marina de Guerra. Es bueno vivir de los gratos recuerdos, de lo que uno hizo con amor. A fines del ´60 me retiré. Se pierde el contacto directo pero quedaron los amigos, la gente que convivió y pasó cosas lindas y no tan lindas."

4-3: Buzos junto al tanque de práctica de profundidad. Foto gentileza de José Eduardo Freitas Henriquez.

4-4: José Eduardo Freitas Henriquez cuando buceaba con traje standard. Foto propiedad de Freitas Henriquez.

Adán Cisneros: ¡El B.D.T. 5! ¡Un trabajo faraónico!

Adán Cisneros[3], buzo de la Armada, instructor de natación, participó en salvamentos e hizo el segundo curso de autónomos que empezó en 1949. Durante sus años de aprendizaje, la Escuela de Buceo se encontraba en el muelle de submarinos; y luego, se trasladó la estructura de madera al lugar donde actualmente se ubica.

4-5: Adán Cisneros con el traje de buzo y a su lado, el buzo Soto sosteniendo la escafandra. Al fondo, la antigua Escuela de Buceo. Foto gentileza de Cisneros.

4-6: Foto gentileza del buzo Adán Cisneros. Al fondo, el nuevo edificio de madera de la Escuela de Buceo cuando se mudó al lugar que ocupa actualmente.

Su recuerdo más importante fue el reflotamiento del B.D.T 5, trabajo que consideró "faraónico" como "hacer las pirámides". En el libro [8] homenaje a los 50 años de la Escuela de Buceo figuraba el nombre del capitán de Fragata Horacio Repetto Peláez, quien dirigió la operación, el lugar y la fecha (de Abril a Mayo de 1955) pero los nombres de los buzos no se incluyeron. Cisneros pudo brindar el testimonio del buzo que vivenció todo el salvamento. Su relato fue así: *"... el B.D.T.5... era un barco de desembarco de*

tropas (cuando llega a la playa abre esas dos compuertas y bajan los vehículos anfibios) y estaba actuando como un buque de transportes navales... en este momento estaba trabajando como transporte, venía cargado del sur de lana... en la parte transporte correspondía a Marina pero el personal de a bordo era civil, porque trabajaba de buque de transporte. Ese buque al venir cargado de lana del sur, lo agarró un temporal muy fuerte ahí cerca de Necochea. Tuvo la mala suerte de que rompieron el timón, una cosa de esas, tocaron... el buque se fue a la playa... porque... lo tendrían que haber anclado lejos... para que el buque no fuera a la playa... pero dejaron que se fuera a la playa, a lo mejor para salvarse ellos. Si bien, era un buque de desembarco especial para hacer varaduras en la playa, en esa zona que se llama Punta Negra, ese barco quedó justo en una zona de mucha piedra, con la mala suerte de que se perfora el casco, a lo cual se produjo la gran entrada de cantidad de agua a la bodega y los compartimientos... es lo que hace difícil después al buque sacarlo. Cuando el buque está sano se soplan los tanques, todo y el buque queda livianito a lo mejor lo sacás... pero estaba todo inundado donde estaban los fardos de lana... eran agujeros respetables. Se veía que reflejaba la luz del sol por los agujeros. La avería era respetable...

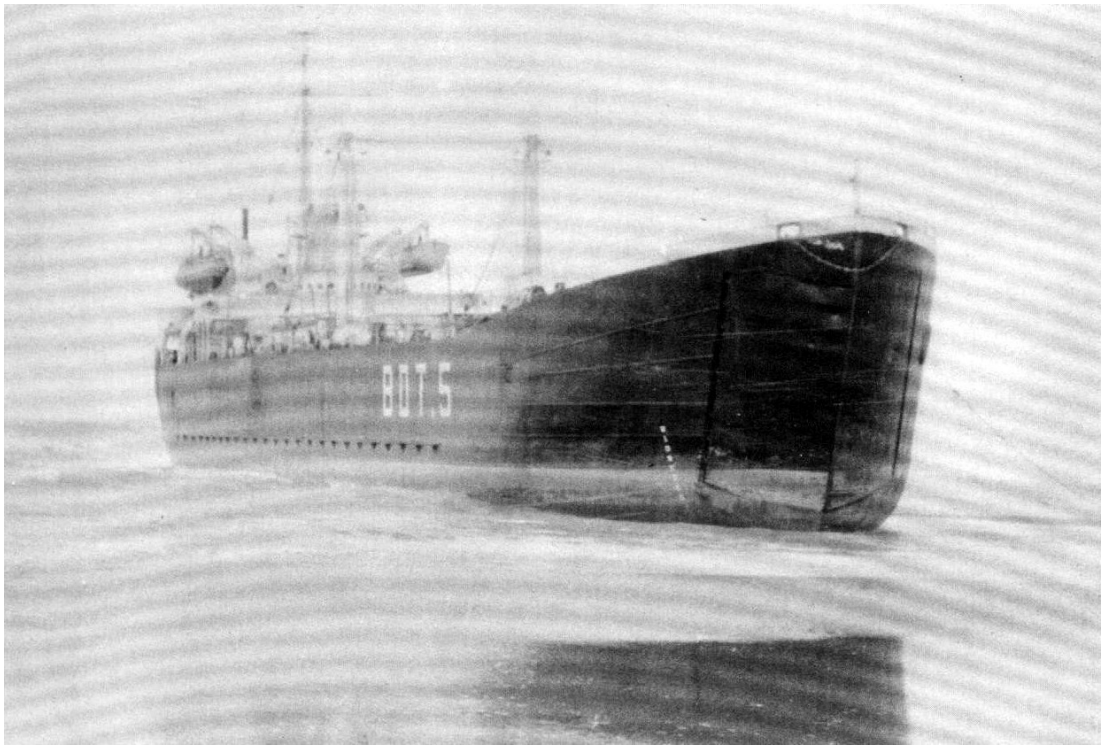
...lo primero que hubo que hacer... se trajeron dos generadores grandes de Buenos Aires... como estábamos en una zona de médanos se hacía también difícil llegar hasta ahí. Entonces vinieron camiones de Marina, camiones grandes de esos... de tracción de 4 ruedas para la guerra... eran generadores grandes igualitos a los que tenía el buque, pero eran unas bestias te imaginás vos... se trajeron dos hasta cerca del buque. Estábamos varados ahí en la costa y... con él se trajeron esos dos camiones ahí enfrente sobre la barranca y, entonces, hubo que hacer una estructura para poner tanques de agua grandes para poder refrigerar esos motores, para cuando se pusieran en funcionamiento....

...ya teníamos el agua en los tanque en tierra pasada a través de las bombas del barco... se pusieron en marcha los dos generadores que estaban arriba de los camiones. Entonces, una vez que teníamos corriente eléctrica se mandó un cable... para mandar corriente eléctrica al barco... se pudieron poner en funcionamiento las plumas... una vez que las plumas esas funcionaban con la corriente, se bajó uno de los camiones sobre una de las pendientes que había en la barranca. Uno de los poderosos esos bajó a tierra, bajó a la playa con una marea baja grande y se pudo poner al costado del buque. Una vez al costado del buque que pasó? Como las plumas trabajaban con la corriente del otro camión, que había quedado en tierra, allá arriba en la barranca... la pluma lo agarró al generador grande que estaba sobre el camión y lo elevó a la cubierta del barco... ***trabajo de hormiga****... se hicieron todas las conexiones necesarias para que ese generador pudiera accionar las plumas que estaban a bordo... una vez que estuvo todo eso listo, el otro camión grande baja a través de la barranca y hace la misma maniobra... se conectan los dos generadores... al tener esa fuerza... se trajeron de Puerto Belgrano, también en otros poderosos camiones de ese mismo tipo... dos compresores grandes... en la misma maniobra se pudo pasar al buque con marea baja... se conectaron mangueras... se mandaba presión para hacer desalojar el agua que había dentro de esos tanques, es decir, para alivianar el barco... cuando se tenía hecha más o menos una parte... se empezó a mandar cables al mar que*

había un remolcador[9] ... un remolcador grande... y hubo que pasar los cables... eran de dos, tres o cuatro pulgadas, ***una monstruosidad****. ¿Para hacer eso qué hay que hacer? Primero, teníamos que mandar dos buzos, dos nadadores hacia el remolcador. Se instalaba a 500 metros de la costa. Ahí esos nadadores traían arrastrado del barco... se pasaba el primer cable fino, ese a su vez traía el cable grueso que era el que iba a hacer de remolque... al buque ya lo teníamos agarrado con ese cable para que en el momento que hubiera, por ejemplo, una marea extraordinaria... ¿Pero, que ocurre? Estaba todo muy lindo... cuando se empezó a tirar con el remolcador... el cable... fue al fondo del mar y era una zona de mucha piedra, el cable se cortó, el cable se cortó... ¿Entonces que pasaba? No podíamos hacer la misma maniobra porque nos iba a pasar lo mismo.. entonces tuvimos que... solucionar eso trayendo el cable desde el remolcador hacia el buque varado con tambores de 200 litros, ja, ja, ja!!... 100 tambores, 200 tambores no sé... se le ponía una especie de argolla para después poder amarrar el cable... es un trabajo como el de las pirámides, ja, ja.. contarlo es una cosa y otra haber estado ahí... era una caravana de tambores hasta llegar al buque...*

...un buque que está encallado en la arena es pesadísimo... no se puede arrastrar... la arena lo frena... había que esperar la marea extraordinaria que a lo mejor era a las tres de la mañana...unas dos horas antes, tres horas antes se ponían en marcha los compresores que estaban a bordo... y se empieza a mandar presión... para desagotar... entonces estaban en marcha todas las medidas para hacer el barco lo más liviano posible con la marea extraordinaria... no había caso, no se movía... y era un buque de transporte, un buque enorme... era un trabajo como las pirámides de Egipto. No había horario. No había días de descanso. Fuera Domingo, Lunes, las cuatro de la mañana o de la tarde y era lo mismo...

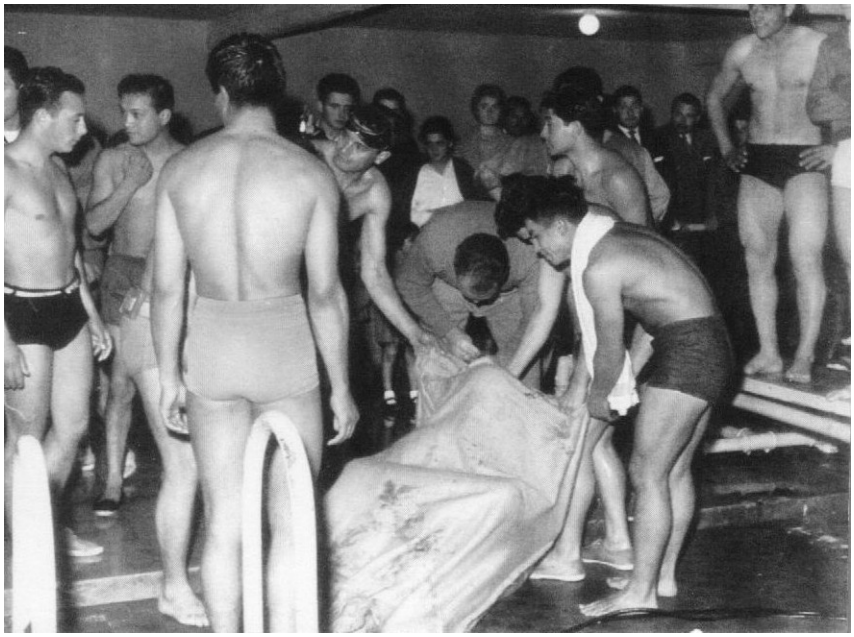
...tirábamos y tirábamos... fueron transcurriendo los días y semanas... hasta que un día, un día clave, una mañana con un mar de aceite que era una maravilla, una maravilla... y la marea extraordinaria se produjo. Ya estaba aclarando por la costa, ya salía el sol... el buque... suavecito empezó a ingresar al mar... sabés lo que era eso para nosotros... ay, Dios me libre... entonces los compresores no pararon más, mandando aire constantemente, alimentándolo con combustible y constantemente los compresores en marcha. Bueno, empezó así esa mañana linda... y el barco también hermoso salió navegando hacia el mar con el remolcador llevándolo del tiro... la primera escala la hicimos ... entrada a Necochea... ni bien entramos a la boca de Necochea se corta, al remolcador se le corta... un cabo de tiro y el barco orienta directo a la escollera... ah... después de tanto trabajo!!!¡Te imaginás!... ¡Que lo perdiéramos todo ahí... después de tanto trabajo!!... otro cabo más se corta... le pasamos uno de acero... lo alcanza... fue un susto que tuvimos ahí junto a las piedras... se reparó lo máximo que se podía hasta que... salió a Buenos Aires para ir a dique seco... y ahí terminó la historia de este pobrecito que creo que fue a desguace..."



4-7: El "B.D.T. 5", buque de desembarco de tropas que encalló. Foto gentileza de Cisneros.

La maniobra del "Conde de Montecristo"

Adán Cisneros también participó en exhibiciones[10] de la Escuela de Buceo, práctica habitual para difundir la actividad y entusiasmar a futuros alumnos. No sólo mostraban el traje pesado, sino que con la incorporación del equipo de hombre rana hacían lo que se conoció como la maniobra del Conde de Montecristo[11]. Emulando al protagonista de esa historia, se arrojaba a la pileta un buzo dentro de una bolsa y ante el asombro de la gente permanecía bastante tiempo sumergido. Finalmente aparecía en la superficie, sano y salvo sin ningún equipo de buceo. Era un juego aprovechando el autorrespirador. Cisneros recordó sonriente cómo era la experiencia: *"...entonces el hombre cuando caía al agua, primero agarraba el equipo de buzo (escondido en el fondo de la bolsa), se ponía el chupete en la boca y empezaba a respirar. Después, agarraba el cuchillo y cortaba con tranquilidad la bolsa, y mientras tanto pasaban los minutos... una tensión había... ¡Se ahogó este tipo!¡Y los demás no se preocupan para nada!... y el tipo aparece en la superficie!!... te imaginás... la gente enloquecida! Se le puso ese nombre por el Conde de Montecristo, que se mete en la bolsa del muerto, saca al viejo y se mete él y cuando lo tiran los otros piensan que es el muerto..."*



4-8: Buzos realizando la "Maniobra del Conde de Montecristo" ante el público, en la pileta cubierta. Foto gentileza de Cisneros.

El reflotamiento del Crucero 9 de Julio 1947-1948

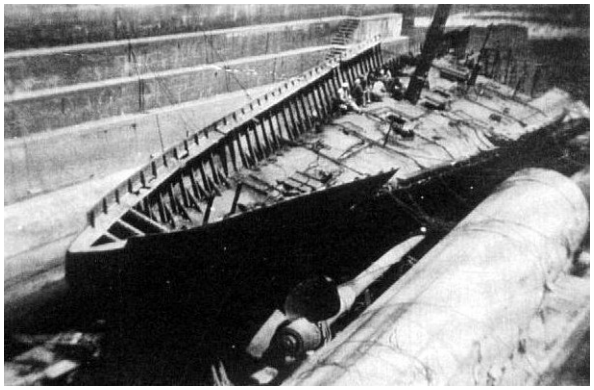
Si bien el propósito de esta investigación son los buzos de Mar del Plata y los hechos subacuáticos que ocurrieron en este puerto, es imposible dejar de mencionar un trabajo de salvamento y buceo que marcó historia: el reflotamiento del crucero 9 de Julio. Incluso en el libro homenaje a los 50 años de la escuela de buceo, está destacado por su magnitud y envergadura; pero, sólo se mencionaba al oficial a cargo de la misma, el capitán de corbeta Carlos Mario Bruzzone. No había ninguna referencia a los buzos que hicieron la tarea en el agua. Afortunadamente, tres de los entrevistados estuvieron allí. Los testimonios de Adolfo Carbini, Marcelino Sotura y Paulino González fueron fundamentales para conocer detalles de ese trabajo, uno de los más importantes en la historia del buceo en Argentina. Los tres se hicieron buzos en la ciudad de Mar del Plata y aunque el hecho aconteció en la dársena E, ribera sur del puerto de Buenos Aires, los trabajadores subacuáticos que lo llevaron a cabo fueron egresados de la Escuela de Buceo. El veterano y querido "Seguí", el buque de los buzos, participó de las tareas realizadas que se iniciaron el 30 de Junio de 1947 y finalizaron el 17 de Junio de 1948. Los restos de crucero "9 de Julio" fueron removidos y llevados a desgüace.

Los recuerdos de Adolfo Carbini[12] sobre su participación en este reflotamiento fueron los siguientes: *"...reflotamos en el año ´47 el viejo crucero 9 de Julio hundido en dársena E. Hacía 10 años que estaba hundido ahí. Se hizo ese trabajo para dejar libre el muelle, para mejor atraque de barcos para poder operar... en el año ´47... trabajamos todo el ´47 y en el ´48 fue que... estuvimos casi un año reflotando... cortando el casco para separarlo en dos partes, porque se había quebrado el casco por mal cálculo del desguace del barco. Le cortaron la chapa de cubierta en el medio y eso con el movimiento de la entrada y salida de barcos... el barco se flexionó y se cortó. Se flexionó la chapa. Como el que estaba haciendo ese trabajo era personal civil no era de Marina... habían ido a almorzar al restaurant que había en el puerto, cuando vinieron*

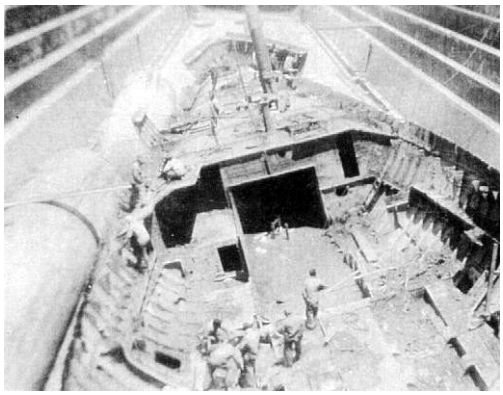
encontraron que el barco estaba hundido...

...se hizo el trabajo en el año ´47. Se empezó... los trabajos para cortar el barco en dos partes, corte con soplete, oxígeno y acetileno... estaban otros buzos... algunos.. González, Alonso... el buque de operaciones era el aviso Seguí[13] *se cortó y se hicieron paredes abajo del agua. Encofrado se llama... se hicieron encofrados... hicieron una pared de cemento abajo del agua... por medio de cañerías se mandaba el cemento al encofrado para levantar las paredes... cuando se hizo la reflotación, tanques de 200 toneladas cada uno, cuatro tanques de esos por abajo del agua agarrados con cables... se armaba con unos aparejos que tenían, se ponían lingas, se armaba el aparejo de los dos lados de los tanques. Una vez que estuvo preparado eso por medio de un aparato.. para mandar aire por medio de un compresor... porque se hundían los pontones, eran gigantescos!... entonces para reflotar, para hacerlo desagotar el agua por medio de un tubo... iban desalojando el agua de los tanques para darle más fuerza de levante, entonces nivelaban cada tanque para sacar parejo el medio pedazo de casco... primero se sacó la proa y después se elevó la popa. Ya estaban preparados para reflotarlos... fue largo porque había que hacer el corte del casco, preparar las lingas, pasarlas por abajo del casco. Eso costaba porque el suelo del fondo... como el barco estaba enterrado había que usar manguera para pasar las lingas por debajo de la quilla... en el ´47 y ´48... se reflotó una parte del casco y se llevó a los astilleros, a los diques de dársena norte, en esa época con otro nombre. Se llevaron las partes esas para el desguace, el desguace de las partes del barco del 9 de Julio..."*

Marcelino Sotura[14], buzo salvamentista en 1947 que participó del reflotamiento, aportó el siguiente testimonio: *"...primeramente hubo que sacarle todo el barro porque hacía años que estaba hundido ahí. Había que sacarle todo el barro de los compartimientos. Entonces había que romperlo con manguera a presión para poder achicar y sacar el barro. Luego, cortarlo por la mitad, estaba rajado, había que cortarlo por la mitad. Operación que se hizo de la siguiente forma: los buques, al tener pérdida en el casco, se le coloca cemento fulminante, así que hubo que romperlo con máquina neumática hasta llegar a la chapa y poder continuar con la rajadura que se hizo con soplete, soplete oxi-acetilénico. El eléctrico nosotros no lo usábamos nunca... una vez hecho esto, la draga hizo una fosa al costado para poder correr el barco del muelle, o sea que, el buque se cayó dentro del pozo. Se estancó el buque en sus dos partes, se le colocó pontones de los dos lados, contra el muelle y la parte de afuera... éramos tres tandas de ocho buzos, diez buzos, trabajaban dos semanas por una, de la 7 de la mañana a la 7 de la tarde, con cuatro horas de inmersión, exposición de cuatro horas de inmersión. Se cumplían las cuatro horas y bajaba el siguiente. Cuatro horas sin salir con el traje tradicional de profundidad... compresores en tierra... había un taller de herrería también en tierra porque tuvimos que hacer encofrados para hacerlo estanco... Pórtland, canto rodado y ladrillo para hacer el encofrado... con el buque Seguí amarrado al lado del buque... nos pagaban 1.50 la hora, 1,50 la hora cuando estuvimos en el salvamento del 9 de Julio y todo eso nos pagaban 1,50 la hora... los que descargaban los barcos cobraban 17 pesos la hora, y nosotros buceando 4 horas diarias, bajo el agua, sin salir, 1,50 la hora. Para nosotros nada. Pero, teníamos buen sueldo. Yo tenía un buen sueldo. Es una carrera. Tenía sobresueldo..."*



4-9: Parte del crucero “9 de Julio”. Foto gentileza del buzo Marcelino Sotura.



4-10: Vista del crucero “9 de Julio”. Se puede observar el considerable tamaño que tenía. Foto gentileza de Marcelino Sotura.

4-11: Reflotando el “9 de Julio” utilizando los pontones. Puede verse el chorro de agua haciendo estanco el buque. Foto gentileza de Adolfo Carbini.

También Paulino “Osiris” González [15] pudo recordar su participación en el reflotamiento del crucero 9 de Julio, narrando que: *“... fui a hacer la inspección pero ahí fuimos pocos buzos, eran dos o tres nada más. Había que hacer la revisación completa del casco hundido, que no se veía nada pegado al muelle. Ver todo lo que podía ver, ver... bah!! Tocar y después tratar de describir de arriba en qué condiciones estaba el buque. Estuvimos trabajando como dos meses porque se revisó todo... lo que habían cortado de la cubierta, lo que llevaba a bordo, porque habían sacado tres calderas y la máquina. En proa quedaban cinco calderas y en popa quedaba toda la máquina del timón, el eje, la hélice y todas esas cosas... como lo habían vaciado había subido el crucero y tenía cubierta acorazada y habían cortado toda la cubierta... 15 metros de ancho el buque y era un crucero así como 110 metros de largo y... habían sacado en el medio del buque digamos... un tramo de unos 20 metros de largo por todo el ancho del buque de la cubierta acorazada... sacaron eso para poder sacar las cosas para llevar a fundición. Le habían vendido o regalado a una compañía que lo cortaba y lo llevaba a fundición para utilizar el acero en otras cosas y en todas los metales que había!... las calderas, las partes de la cañería de cobre... los distintos*

metales se fundían para usarlos en otra cosa, lógico. Entonces, habían sacado por ese agujero que habían hecho tres calderas, las dos calderas de popa y una de las calderas que tenía más hacia fuera, de las ocho calderas que tenía el buque. Y, de ahí hacia popa estaba la máquina... la habían sacado la máquina que daba la propulsión a la hélice, lógico... y quedaron entonces en popa todas las máquinas de timón... era una bestialidad... ocupaba todo el frente adentro el casco, quedaba el casco... había quedado ponele a un metro arriba del agua o dos... y con el peso de las calderas que quedaban acá y la máquina de timón y los ejes y las hélices que quedaban en popa era mucho el peso para toda esa abertura (la de 20 metros de largo), entonces se quebró!... se inundara y se hundiera porque después no había compartimientos estancos. Se empezó a inundar todo de agua donde estaban las calderas y después fue adonde estaba la máquina de timón, se empezó a inundar y se hundió...

...tendrían que haber hecho al revés (por el desguace)... haber empezado de la popa o de la proa por los dos lados, para sacar al último el centro... no soportó el peso de las maquinarias... el buque estaba flotando... tendrían que haber sabido cómo desguazarlo digo yo...

...estaba rajada la cubierta... luego el doble fondo, la parte de quilla y todo eso estaba entero. Se había torcido un poco nomás porque no fue rajadura tanto... empezó a entrar agua, se inundó y se hundió pero no alcanzó a quebrarse el buque, era sólo una rajadura que se abrió a los costados... una era más grande que la otra... yo bajaba, subía, las medí... cuando salió el buque me felicitaron, porque cuando salió el buque fue como si le hubiera sacado una foto a la avería que tenía...

...Carbini era uno que estaba. Alonso, Angel era otro. Oviedo era otro. Testi era el que dirigía. El teniente Bruzzone estaba a cargo de ese trabajo. Hizo el curso de buzo cuando yo hice la primera recalificación en el ´42..."

¡Atrapado sin salida!

Cualquier buzo sabe el riesgo que implica entrar a un barco hundido, oscuridad, recovecos, objetos flotando, saber volver al lugar de entrada, en fin, un naufragio es un sitio peligroso. Incluso lo fue el crucero 9 de Julio para Paulino González, aunque afortunadamente no pasó de ser sólo una anécdota, pero sirve para reafirmar que lo más importante es mantener la calma, no entrar en pánico, es decir, **mentalizarse.** González recordó lo siguiente: *"...Ahí me mandé una aventurita... me metí por la caña del timón, ejes de hélices, bocinas que son como juntas de prensa estopa para que el agua no entre, bajo, miro todo, controlo todo, cuando calculé lo que había, cadenas que no eran cadenas comunes, tenían engranajes para mover la barra del timón... era un crucero de los mejores que había...* ***miré todo eso y no podía salir, no encontraba el agujero!!*** *Intentaba y no podía, la manguera se había corrido y no estaba en el lugar... estaba lleno de engranajes...estuve como una hora. Mandaron otro buzo a seguir mi manguera para ver si encontraba... encontró mi manguera, del otro lado estaba yo y tocamos las manos, ja, ja, ja!!! Bueno... al fin estuvimos como cuatro horas. ¿Sabés lo que decidimos al final? Que me mandaran un casco del otro lado.* ***Yo me iba a sacar el casco y cortar el traje de aquel lado****. Me sacaba todo, dejaba el*

traje de aquel lado... me iba a sacar el casco del otro lado, dejarlo ahí, pasar y ponerme el otro casco que me traían de arriba para salir... no había otra manera... estaban más asustados arriba que abajo. Yo estaba tan tranquilo... sólo había ocho a nueve metros... ya habían pasado unas seis horas cuando decidimos hacer eso... el asunto fue... ***mientras tanto yo seguí buscando y salí!! Cuando vino el otro con el casco yo había salido!!*** *¡Estaba saliendo... ja, ja, ja!! La manguera se cambió de lugar, no sé qué pasó, se cambió para otro lado, luego no se me ocurrió de cuando sacamos el buque de ir a mirarlo... iba primero a cortar el traje para que entre agua, sacar botines, cinturón todo, cortar mangas, todo espaldas para poder sacar el traje... esa era la idea que se me ocurrió. Era la única solución que había ya habían pasado más de seis horas... pero me quedé tranquilo..."* Se quedó tranquilo, siempre respiró normalmente, se mentalizó en la manera de salir y lo logró.

Plan de salvamento

¿Cómo reflotar a semejante crucero? Para colmo enterrado en el fango, pegado al muelle sin espacio para maniobrar. Las dificultades eran varias pero había que hacer el trabajo. Estos fueron los pasos que siguieron los buzos según el relato de González: *"...durante dos meses y pico hice el dibujito de lo que quedaba adentro del buque... como para después ir planeando el reflotamiento... en un momento se pensó en cableestacas, fierros que se encastran y se va haciendo como una pared divisoria. Se pensaba una pared divisoria desde el muelle a la proa del buque, pegar toda la vuelta alrededor... hasta el muelle del otro lado y desagotarlo... dejarlo listo en seco, pero había que clavar los cableestacas y se necesitaban como 300 cableestacas... había que mandar a fabricar y hacer una pared de por lo menos 200 metros, ja, ja... entonces después decidimos cortar el buque por la mitad porque para reflotarlo... pontones de reflotamiento, esos tanques enormes... en aquel tiempo... una grúa levantaba 25 o 30 toneladas sólo...*

...los pontones de reflotamiento no se podían poner. Si los poníamos arriba, no se podía. Había que cortar por la mitad, hacer agujeros... para pasar los aparejos de los pontones pasar por debajo del barco los... lingas acá debajo de los pontones y levantar... eso estaba hundido pero ahí había una profundidad de diez metros, sabe... la parte de arriba del casco que quedaba estaba a cinco metros... este es el ponton que tiene como tres metros, lo máximo que podía levantarlo era que quedaba mas o menos un metro, un metro veinte del puente y con esa profundidad no se podía llegar tres metros para llevarlo al dique, porque después en el dique no entraba...

...entonces se cortó por la mitad. Se hicieron los agujeros, se pusieron los pontones arriba se sacaron las lingas y aparejos se reflotan, lo levantaron, se llamó una draga que sacó al costado a cuatro o cinco metros del casco hundido, cinco o seis metros, hizo como una zanja, dragó, le dio profundidad a eso para que eso se pudiera llevar hasta allá... lo levantaron, lo llevaron allá, lo bajamos... desarmamos todo y una vez que estaba listo, los pontones se pusieron a los costados, se pasaron las lingas por abajo otra vez y se reflotó con los pontones a los costados. Y, el buque quedó arriba (la mitad), la mitad del buque. Entonces si se podía con la mitad del buque... y, con la otra mitad lo mismo... se hicieron cuatro reflotamientos...

...los dos primeros para separarlo del muelle y dar lugar a que entraran los pontones... y después otra vez con los pontones a los costados la draga le dio profundidad. Lo levantaba, más o menos calculaba que lo iba a levantar, el pontón podía levantar el buque más o menos un metro y pico.¡El buque en sí estaba hundido en el fondo! No estaba hundido arriba en la superficie, por el peso del buque estaba hundido en el fondo... estaba metido en el barro del fondo... estaba a cuatro metros de la borda pero adentro... hasta la quilla había como 6 metros... estaba hundido como dos metros por el tiempo que llevaba también ahí... creo que trabajamos mas o menos un año... El reflotamiento del 9 de Julio fue muy importante...!"

El inicio de corte y soldadura de oxi-acetileno

Una novedad implementada en el reflotamiento del crucero 9 de Julio fue la utilización, del sistema de corte y soldadura subacuático con oxígeno y acetileno. Marcelino Sotura remarcó que en ninguna ocasión usaron electricidad sino el de "oxi-acetileno". González pudo brindar detalles al respecto y dijo que: *"...cuando empezamos con el reflotamiento vino un ingeniero de Francia de la Oxygem. A mí me mandaron a la Oxygem... estaba cerca de Once. Me mandaron a aprender a soldar y cortar ahí... vino un ingeniero, un francés, se llamaba Mitau, vino de Francia con un soplete para corte subacuático de oxi-acetileno. El soplete era de diseño especial... En superficie el soplete de corte tenía una presión de 100, 150 gramos de acetileno; y de 1 kilo, 1 kilo 200 gramos de oxígeno. En inmersión trabajaba con 1 kilo 200 gramos de acetileno de presión y 10 a 12 kilos de presión de oxígeno, parecía un avión... lo que era la llama, salía la mezcla de gases. Salía el acetileno con el oxígeno suficiente para alimentar la llama...*

...después, el francés... de la misma Oxygem nos proveía del oxígeno y del acetileno... acetileno creo que eran cuatro botellones grandes de un metro y pico de alto los de soldadura.. eran 30 cm de diámetro... interconectados los botellones y los de oxígeno. Creo que venían 12 botellones en un camión guía. Era un poquito de acetileno y 10 kilos de presión de oxígeno. Los botellones de oxígeno venían cargados a 70 kilos, 80 kilos... tenían 12 botellones y no alcanzaban para un día si se trabajaba fuerte... por lo general uno solo cortaba. Cuando empezamos la práctica, el francés estaba arriba conmigo. El que mandaba el oxígeno, dijo que me tenía que guiar por el reflejo de la llama para saber... si el soplete funciona o no, porque no se ve nada. Entonces, vos mirás adonde está la llama del soplete... entonces cuando el reflejo cambiaba del rojizo, amarillo y se ponía celeste ahí es cuando estaba fundiendo y recién ahí podías apretar la palanca del oxígeno... el soplete calentaba la superficie... la cabeza del soplete tenía un diámetro de cuatro centímetros y tenía patitas para apoyarlo y que te diera luz... para que la llama tuviera ese espacio que era el lugar donde el máximo calor irradiaba dos centímetros... el espacio...apoyaba y después calentaba. Y, después tenía una palanca aparte que abría el paso del oxígeno puro... cuando veía el reflejo... o sea veía que estaba fundiéndolo... cuando empezaba con el calor a fundir el metal de la cosa, apretaba el oxígeno y entonces, con el chorro de oxígeno... por eso se llamaba oxi-acetileno, por el chorro de oxígeno que cortaba. Y había que ir avanzando de a poquito, despacito porque a medida que la llama iba calentando casi derritiendo el fierro, no te olvides que estaba bajo el agua, el oxígeno

empujaba esto e iba haciendo el corte. Aparte, toda la parte cortada de cemento... al final... llegamos a la posición justa para el corte... según decía el francés, en ningún lugar del mundo se cortaba con oxiacetileno a esa profundidad que era mas o menos diez metros... si fue cierto o no, no sé... pero él me dijo: -González, el primer pedacito de corte va a ser para mí. Y, el jefe de salvamento, el capitán Bruzzone también me dijo lo mismo: -el primer pedacito que cortés... esa fue la primera vez en el mundo, vino de Francia especialmente... él especialmente... porque había un corte que se hacía que era oxi-eléctrico, que era con equipo de soldadura eléctrica más un botellón de oxígeno que también usaba... un poco menos de presión en vez de 10 kilos era unos 7, 8 kilos y los electrodos que no eran electrodos, eran unos carbones de más o menos 20 o 25 centímetros y en el medio tenían un agujerito que era como un cañito de cobre y ahí el carbón... y acá en el medio iba el tubito por el que se largaba el oxígeno... cuando se formaba el arco apretabas el oxígeno y cortabas... lo que ibas fundiendo lo iba desprendiendo el chorro del oxígeno, por eso se llamaba oxi-eléctrico. En aquel tiempo cada carbón de esto costaba como 50 pesos y se iban en 5 centímetros de corte, se te iban 2 carbonos... era carísimo y aparte había que esperar que vinieran porque había que pedirlos, acá no se hacían, había que importarlos... eran importados... cuando la Oxygem se interesó... yo creo que sí que fue el primero sino ¿por qué el tipo tenía interés en un pedacito?, ja, ja!!.."

El capitán Atilio "Coco" Porretti

Investigando la historia del buceo en el puerto de Mar del Plata se destacó la personalidad del buzo capitán Atilio "Coco" Porretti. Sus hazañas a bordo del velero Fortuna y su participación en las regatas, su protagonismo en el yachting y su pasión por los autos antiguos, manejando hasta sus últimos años de vida su querido Ford-T, formaban parte de la vida de este hombre que también fue director de la Escuela de Buceo.

"Luisito" Tabó [16] se expresó muy animadamente sobre Porretti y dijo: *"Ah! Una maravilla. Excelente... falleció, creo... vivía cerca del puerto*[17]*, creo... estuve con él en*

4-12: El oficial buzo salvamentista Atilio Porretti con el traje estándar, en la Base Naval de Mar del Plata. Foto gentileza de Ana Porretti.

4-13: El buzo Atilio Porretti trabajando preparando un salvamento. Esta foto se la denomina cariñosamente la del “gato con botas”. Foto gentileza de su hija, Ana Porretti.

4-14: Atilio “Coco” Porretti con el traje de buzo en la Base Naval de Mar del Plata. Al lado, un buzo con traje de lana (el que va debajo del traje de buzo). Foto gentileza de su hija, Ana Porretti.

Pinamar, el zafado de varadura del barco uruguayo fue con Porretti, sí. Atilio Santiago Porretti, una gran persona, bárbara, nunca se hizo problema con nadie.”

Otro protagonista de esos años, Angel Antonio Tonello [18] recordó anécdotas del Capitán Porretti: *“Yo a Atilio Porretti lo conocí muy de pasada. No conviví con él como otros buzos. Hay buzos que han estado con él en salvamentos. Yo a él lo conocí en la escuela de buceo... la anécdota que tengo de él... es cuando él estaba en el Mackinlay un submarino necesitaba... esto es una anécdota que yo tengo, que se contó. Yo no estuve presente... Mackinlay era un buque de submarinos y salió porque un temporal llevó al submarino, arriba sobre un banco de arena que había en la entrada... entonces, como la gente que tiraba la guía para pasarle el remolque... ¿La guía sabe lo que es? Una espía de plomo con una soga y la espía es livianita, resistente y luego pasan el cable que tiene que sacar... y como no llegaban a embocar el cabo guía sobre el submarino... él agarró la guía y se la puso ahí abajo y se fue nadando y llegó!... llegó al submarino y entregó la guía allá [20] . Después, cuando vino de vuelta, el comandante del buque lo felicita pero lo castiga por poner en peligro su integridad física. Esta es la anécdota que yo tengo mientras yo estuve en la base... no estuve ni en el buque ni en el submarino mientras acontece...* [21]

...otra fue... (Porretti estaba a cargo de la escuela y le van a comunicar un problema)..dice Porretti: -¿Cuáles son los problemas que ustedes pueden tener?

-Y señor, y ... cuando se llueve el techo (estaba algo picado) pasan algunas gotas

de agua.

Entonces, Porretti lo mira y dice: -Mire, Fiorentino, ***lo único que faltaba es que un buzo le tenga miedo a una gota de agua!*** *Esa es una anécdota linda. Eso lo viví."*

Gerardo Daniel "Lalo" Geary[22], furriel de la Escuela de Buceo entre 1949 y 1953, conoció a Atilio Porretti. Al recordarlo, inmediatamente una sonrisa y alegría le produjo hablar de él. Geary, con mucho cariño, admiración y respeto compartió las siguientes anécdotas: *"... Tengo muchas anécdotas de Porretti... Llegaba un sobre confidencial y secreto (y Porretti le decía)... –Oh! Abrílo y decíme...*

...(una vez)se disfrazó de mozo!... ¡Porretti era un personaje!...

...Subió un caballo al casino de oficiales y lo ataron a la cama del capitán!!!... La hacía bien porque no se reía. ¡Lo hacía serio!!...

...tenía un fitito (auto) de los primeros y no sé cómo entraba... tenía dos metros, era delgado pero corpulento..."

Ricardo Droguetti[23], buzo conscripto de la primera promoción de 1950 también recordó la personalidad de Porretti: *"Yo fui asistente de Porretti. Me llevó a vivir con él. Él era el jefe de la base, teniente de navío y yo un simple conscripto pero era buzo, pero era buzo... y ya cambia el asunto... porque así como yo era asistente de buzo cuándo él buceaba... pero podía ser asistente... era una* ***hermandad****... yo era mecánico y tornero, a los 15 años hice un año en la escuela militar y me hicieron trabajar en un torno... cuando vino el buque taller "Ingeniero Gada", buque de desembarco... la lancha para bucear no andaba. Había que ir a buscar otra lancha para remolcarla porque tenía todo el equipo de buceo. Le dije a Porretti: -¿Señor, porqué no arreglamos nuestra lancha, la "Corina"?*

-No. –dice Porretti- que sale muy caro. No tenemos repuestos y el mecánico no la arregla esa lancha porque estaba muy vieja.

Entonces le digo: Señor, mire señor, si usted me consigue el permiso para trabajar en las máquinas que tiene el "Ingeniero Gada", yo se la reparo.

Entonces, el teniente Porretti consiguió el permiso para que yo fuera a trabajar adentro del buque, con todas las máquinas y herramientas que había. Y, pude arreglar la digamos, la caja de cambios marina que da para adelante y para atrás, que eso no andaba. Y, el motor que ya hacía 2 o 3 años que estaba inutilizado, yo le hice una limpieza general, lo puse y... por eso, Porretti me llevó a vivir con él a la casa de Alvarado y...Porretti tenía 28 años y era soltero. Yo lo respetaba mucho como jefe de la escuela. Yo lo tenía a él como un grande... él me apreciaba. Hablábamos mucho de autos de carreras... yo me voy a Río Santiago... Porretti... fue el capitán del Fortuna, era de la Marina, corría la olimpíada a Brasil, Río de Janeiro. Era un ganador..."

Atilio Santiago Porretti nació el 10/01/22 en Buenos Aires y falleció el 5/10/98 en Mar del Plata. Lamentablemente, teniendo en cuenta que la investigación para el presente libro comenzó a fines del 2000, las palabras de Porretti no pudieron ser transmitidas en vida. Además de los recuerdos de Tabó, Tonello y Droguetti, fue posible conseguir datos sobre los trabajos de salvamento, en especial de los buques Montreal y Otoño que sufrieron una varadura. También fue Perito Naval, capitán de ultramar, presidente de la empresa Caresingro que explotaba los remolcadores que operaban en el puerto, director de la Escuela de Buceo y estuvo al frente de empresas de

salvamento.

Gracias a la amabilidad de su hija, Ana Teresa María Leonor Porretti[24] fue posible leer escritos de puño y letra de su padre[25], los que han sido transcriptos textualmente en el anexo correspondiente. Consta de un breve prólogo y tres historias. Si bien, quizás podría considerarse que algún tema no está relacionado con el buceo, creo que la lectura de los mismos es muy interesante. Así como yo he disfrutado del pensamiento y anécdotas del capitán Porretti, espero que el lector también.

El salvamento del "Montreal"

Retomando la acción del capitán Porretti como buzo salvamentista, uno de los trabajos más importantes fue el zafado de varadura del "Montreal", que tuvo trascendencia en la comunidad portuaria marplatense. Si bien el lugar del siniestro fue la costa patagónica, el buque tenía como lugar de asiento Mar del Plata; pertenecía a lo que se conoció como la flota de altura de "los belgas", la tripulación vivía en dicha ciudad y los que fueron al rescate eran los buzos de la estación de salvamento y buceo de Puerto Belgrano formados por la Escuela de Buceo, con el capitán Porretti como responsable. Por lo tanto, es válido insertar el relato de los hechos. El testimonio más detallado que ha quedado por escrito y narrado por un protagonista fue el de Karl Engelbeen, de reconocida trayectoria en el ámbito portuario de Mar del Plata y especialista e investigador de la problemática pesquera. El relato del salvamento del "Montreal" está incluido en su libro[26], "Patagonia". Él estaba a cargo de la dirección de los negocios de esa embarcación.

¿Qué significaba el "Montreal" en 1951? ¿Qué clase de embarcación era? ¿Y por qué quedó varado en la costa patagónica? Para responder esas preguntas fue necesario hacer un breve comentario sobre la pesca en el puerto de Mar del Plata.

En la década de 1940 se produjo un crecimiento económico espectacular en el puerto de Mar del Plata debido a la pesca del tiburón, incorporándose embarcaciones de media altura. La Segunda Guerra Mundial y la demanda de hígado de tiburón para elaborar complejos vitamínicos para los norteamericanos, produjo años de bonanza. Pero, la flota costera siguió siendo la más importante, siguiendo en segundo lugar la flota de media altura. Los barcos de altura que amarraban ocasionalmente, pertenecían en realidad en su mayoría a empresas navieras con asiento en Buenos Aires.

Al finalizar la Segunda Guerra Mundial comienzan a llegar al país los primeros capitales y barcos privados, que se radican en Mar del Plata. "Pescadores Unidos" fue la primera sociedad anónima de pesca de altura y sus miembros eran de procedencia belga. La integraban tres barcos: "San Juan Bosco", "Flandria" y el "Montreal". Este último había sido botado en Montreal, Canadá, originalmente diseñado para barreminas y luego adaptado en la isla Wright como pesquero. El "Montreal" y el "Flandria" eran gemelos, tenían un tonelaje bruto de 324 toneladas, neto de 185 y la fuerza de H.P. era de 600. Tenían una capacidad de 1800 cajones, 42 metros de eslora y requerían una tripulación de 18 hombres. Eran los más grandes e imponentes del puerto de Mar del Plata. Se dedicaron a la pesca de una especie poco comercializada: la merluza, que en esos años sobreabundaba.

"El "Montreal" zarpó del puerto de Mar del Plata el primero de Octubre de 1951, después del mediodía, con destino al Golfo de San Matías al norte de la Patagonia... (era un) viaje de investigación...para buscar bacalaos... hasta ese momento el "Montreal" era el barco de la suerte..." [27] Sin embargo, el 3 de Octubre el pesquero "Montreal" mandó el pedido de auxilio y comunicó el capitán Rene que: *"... en una tormenta muy fuerte, con vientos del nordeste, con marea alta y con los motores funcionando a toda potencia hemos encallado... la tripulación, logró mediante una soga, deslizarse y llegar a la playa..."*

Karl Engelbeen dio como explicación de la varadura que se sumaron varios factores: el fuerte viento a babor, motores a toda potencia y marea alta; y que probablemente, el capitán confundió el segundo faro de la entrada del golfo con el primero. Pero, esas costas patagónicas tenían muy mala fama en destruir barcos, así que se podía considerar simplemente una fatalidad.

Desde ese momento empezaron a actuar la Marina de Guerra de Puerto Belgrano y la Prefectura Marítima. Lo más rápido posible llegó a la zona del siniestro el remolcador "Guaraní", a cargo del capitán Porretti. Según narró Engelbeen[28], quien se encontraba presente en el lugar: *"El capitán Atilio Porretti había participado en varios rescates de barcos encallados, y en ese sentido tenía gran experiencia. Nos dijo que la posición del "Montreal" era de alto riesgo. Para tomar mejor conocimiento, hizo los cálculos para estimar el calado como así también el peso del hilo y los hierros, de cuyo lastre el barco podía ser aliviado y así disminuir su peso.*

De acuerdo a su opinión existía una posibilidad sobre mil para salvar el barco. Bien dispuesto a ayudarnos, realizaría un concienzudo estudio y a partir de esas conclusiones informaría a Marina para solicitar su intervención.

Nos citamos para el nuevo encuentro en Puerto Belgrano, en las oficinas del Director del Centro de Rescate... fuimos recibidos por un Contraalmirante... se realizaría la tentativa de salvar al "Montreal". No obstante las pocas esperanzas que emanaban del informe del capitán Porretti, que por cierto era muy objetivo... enviarían el remolcador "Guaraní" y su tripulación, un equipo de buzos [29] *y se tirarían cables de 5 pulgadas para enganchar al barco, soltándolos a 600 metros de la costa, en el mar con un ancla de cinco toneladas... (pero)su rescate o fracaso estaba en manos de Tata Dios (ante la inclemencia del mar)..."*

El rescate del "Montreal" fue complicado, varias maniobras de arrastre, esperar marea alta y luna nueva. El "Guaraní" iba y volvía a Puerto Belgrano. El 14 de Noviembre, dos días antes de luna llena, el remolcador ancló de nuevo. *"El "Guaraní" era un remolcador de guerra, de unos 40 metros de eslora, de origen inglés, y con el motor principal de mil caballos. Espacioso y muy bien instalado, con cuchetas para 28 marineros y 6 oficiales, además de comedor/estar para ambos grupos. Fuimos presentados a los otros oficiales y convidados con café y cognac"*. Así describió Engelbeen a esa embarcación. En esa ocasión hubo un nuevo intento de reiniciar el arrastre aprovechando la marea alta. Pero, pocos metros se logró mover al "Montreal" y el remolcador se volvió a ir. Días después, intensos vientos del sureste movieron al barco 150 metros a lo largo de la playa. Continuaron tirando del cable los marineros para arrastrarlo hacia el mar, pero éste se rompió y el buque se deslizó nuevamente

sobre la arena. Ese mismo día volvió el “Guaraní” y un pesquero que iba a ayudar en las maniobras de rescate. El relato de Engelbeen continuó: *“Cuando una hora más tarde, el capitán Porretti bajara del bote de remo, que fuera acercado por la rompiente hasta la playa, parecía haberse empeorado el ánimo. Después de mi relato detallado, el capitán Porretti estaba presa de una crisis de nervios. Desesperadamente gritaba que había expuesto su persona y su prestigio en la salvación del “Montreal”, que estaba convencido que lo había logrado, con la luna nueva, que el barco se arrastrara por encima del banco de arena, pero ahora, con el nuevo encallado y el cable roto, se había perdido toda chance... yo largué mi idea (con el desplazamiento del barco, el cable no estaba en ángulo recto con la playa, se podía con un cable más liviano atarlo al barco costero, que lo podría arrastrar hasta el “Guaraní”)...él se disculpó y se fue por la playa, caminaba ida y vuelta, evidentemente para pensarlo.*

Se había producido la bajamar y pudimos ver cuál era la posición del “Montreal”, y estudiar los bancos de arena y las posibilidades.

El capitán Porretti vino a sumarse a nosotros, ya recuperada su calma. Según su opinión, el barco costero debía intentar rescatar el trozo de cable hundido, luego conectarlo al cable de a bordo, asegurarlo, y con la marea alta, reanudar el arrastre. Del intento de realizar el arrastre con un cable más liviano, y con el barco costero, no quería saber nada.

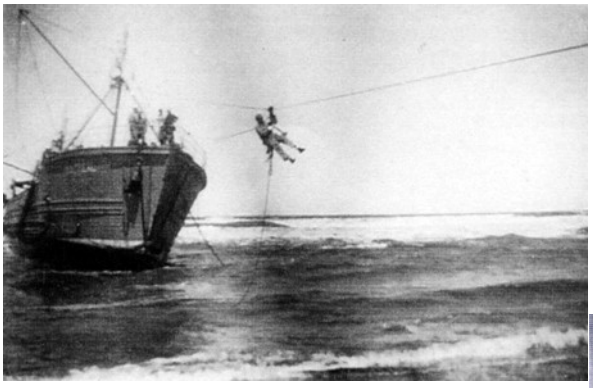
El bote de remo ya retornaba porque el capitán Porretti quería dar las instrucciones para la recuperación del cable, a la tripulación del barco pesquero.

Aún antes que llegara el “Guaraní”, se oyó un grito que salió del pesquero y a continuación del “Montreal” también. Con la primera maniobra se había logrado sacar el cable, cuyo extremo se unió a una boya. Luego la lancha vino a buscar el resto del cable al “Montreal”, para proceder a unir los cables. Una hora más tarde estaba todo listo. Se volvió a conectar el cable al motor giratorio y todos nos dispusimos a esperar con confianza la próxima creciente.

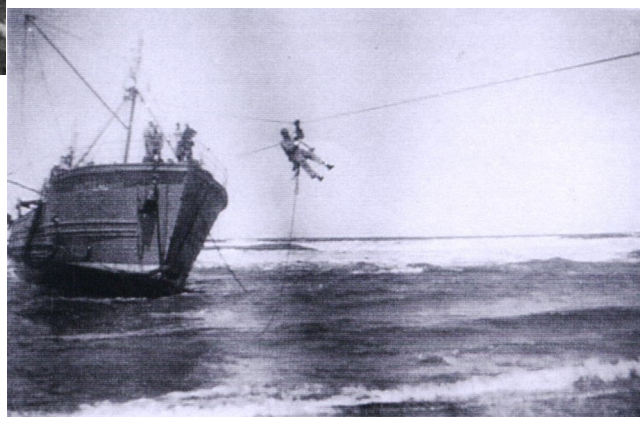
A las 19 horas vino el capitán Porretti a bordo del “Montreal”... el barco fue nuevamente bombeado para vaciarlo del agua. Alrededor de las 21 horas comenzamos de nuevo con las maniobras de arrastre. La noche era oscura. Otra vez había luna nueva... ni siquiera se podían ver los médanos... la profundidad aumentaba. ***Navegábamos... la profundidad se acentuaba... a las 22 horas habíamos alcanzado el ancla.*** *Estábamos a 600 metros de distancia de la playa... el “Guaraní” arrastraba al “Montreal” con todas las luces... hacia Puerto Belgrano... seis años después, los diarios ... daban cuenta de la desaparición del “Guaraní” a la altura de Tierra del Fuego... lamentablemente... nunca fue hallado, ni un cuerpo, ni un trozo de madera del “Guaraní”. La tripulación y el barco fueron tragados por la inmensa profundidad del océano antártico. Desaparecidos y sin dejar rastros.”*

El salvamento del “Montreal” que parecía imposible de realizar porque estaba encallado 600 metros playa adentro, fue de gran trascendencia. Durante todo el relato de Engelbeen, se hacía referencia a Porretti como Capitán, en realidad en ese año era Teniente de Navío. En la mención del Boletín Naval, número 26/952, se lo felicitaba al teniente Porretti y también a Gadea, Ruilo, Cepeda y al guardiamarina Fernández Moujan.

Con una exitosa carrera en la Armada Atilio “Coco” Porretti, pasó a retiro efectivo voluntario el 01/10/1968. Desde ese momento se desempeñó en empresas de salvamento. Se destacó en su labor como vicepresidente de Harms Argentina. La cantidad de trabajos realizados, en especial, debido a la adquisición de las grúas flotantes Magnus VI y Magnus IX, fue muy extensa. Pero, esa es otra historia fuera del puerto marplatense.



4-15: El buque “Montreal” encallado. A bordo los buzos conscriptos, Müller y Cisneros.



4-16: Buzo descendiendo del “Montreal” mediante un cable porque cuando la marea subía era la única manera para llegar a tierra. Foto gentileza de los buzos conscriptos de 1950, Droguetti, Müller y Morales.

El Dr. Celso Aldao y el libro de medicina hiperbárica

En los recuerdos de Angel Tonello[30] estuvo presente la figura del Dr, Celso Aldao, quien le obsequiara un ejemplar del libro que escribió sobre medicina hiperbárica. Mientras releía la dedicatoria del mismo, Tonello narró lo siguiente: *“...acá hay una dedicación* ***al capitán de Fragata Médico Alfredo Buscarini, de la Marina de Guerra Argentino, primer médico americano que ejerciendo la especialidad de medicina del buceo ofrendó su integridad física.*** *Ese médico yo no me acuerdo ... pero me parece que era un poquito antes de hacer el curso... un buzo enfermó del mal del buzo, caisson o bends, entonces lo atienden, lo meten en la cámara de recompresión... entra el médico, lo atiende al buzo, lo recupera, el buzo vuelve a su estado normal, lo*

ponen a presión, las venas, el torrente sanguíneo que están haciendo fuerza, al meterlo en la cámara el mal desaparece, comprime todo y la burbuja desaparece. El mal desaparece... en esa época las tablas de recompresión, los tiempos eran muy estrictos, no se conocía otra cosa. Había que basarse en esa tabla que era bastante relativa... entonces, cuando a la hora o a las dos horas, parece ser que el paciente que estaba dentro de la cámara se descompone, entonces pide asistencia médica. Y el médico, a pesar de la advertencia de la gente que estaba afuera capacitada porque son... él dice que no se sabía porque la comunicación era bastante precaria, qué es lo que pasaba con el paciente, que el médico era él y que a pesar que iba a violar las reglas básicas... ***iba a violar las reglas básicas si era necesario con tal de salvar al paciente, a él le interesaba en ese momento el paciente.*** *Esas son las palabras que yo sentí decir de ese médico. Quedó irreparable, bastante daño, con problemas de la columna vertebral, quedó bastante dañado, perdió parte... a pesar de que fue a descompresión y todo, las tablas conocidas no daban para eso. Volvió a la cámara antes de las 24 horas. Una vez que entró a la cámara a presión tenía que haber dejado pasar 24 horas... si el médico dice voy yo... hay que obedecer. No estoy defendiendo a nadie. Es la jerarquía, si el médico dice que va..."* Tonello destacó la importancia del libro del Dr. Aldao y que lo dedicara al Dr. Buscarini por haber expuesto su propia salud para atender a un paciente, entrando a la cámara hiperbárica.

...Aldao era un médico muy interesante. Tenía muy buen humor. Era muy capaz. Él hace la revisación. Entramos en una amistad a pesar de ser él un teniente y yo un cabo. Él decía cosas que me gustaban a mí y yo decía cosas que le gustaban a él. Nos tratábamos con muy buen humor[31]*. Era un hombre muy capaz. En ese momento él estaba haciendo este trabajo* [32]*. Estaba recopilando este libro... 1955... él estaba trabajando en ese libro. Él decía: -Yo voy a hacer una recopilación de todo lo que está escrito por ahí, para que un día ustedes... Este libro me lo regalaron a mí. Era un libro numerado. Estaban todos numerados, eran 1000 ejemplares. Me regaló él un libro. Tiene mucha información importante*... (Tonello lo abrió y comentó partes del libro, se le notaba la admiración que sentía por el Dr. Aldao)*"*

El doctor Aldao fue un protagonista no sólo de la historia de la medicina hiperbárica, sino también de la ciudad de Mar del Plata. El testimonio de su hijo, el Ingeniero Aldao[33], fue fundamental para conocer datos sobre su vida. El Dr. Celso Aldao nació el 12/3/ 1920 en San Francisco, Córdoba, pero se crió en Rosario. Falleció el 1/5/1971 en La Plata. Miembro de una familia numerosa, tenía seis hermanos por lo que ayudaba con el sustento desde muy joven. Fue lustrabotas, canillita, caminaba 50 cuadras de Rosario ida y vuelta, diariamente para asistir a la universidad. Con mucho sacrificio y voluntad se recibió de médico en 1945, cuando al mismo tiempo se realizaban huelgas contra lo que se denominaba en ciertos sectores, gobierno "nazi-fascista". A pesar de la situación política conflictiva, el joven Aldao tenía como meta recibirse lo antes posible porque tenía la necesidad de trabajar. Al año siguiente ingresó a Sanidad Naval. Probablemente le interesó tener un trabajo estable. Nadie en su entorno se relacionaba con el buceo. Estuvo en el Hospital Naval[34] y también en Puerto Belgrano. Luego, se trasladó a Mar del Plata como médico submarinista. Alcanzó la jerarquía de Capitán de Corbeta médico. Se especializó en medicina del buceo y su libro fue usado en el país

y en otras naciones latinoamericanas. En 1949, el Dr. Aldao, representó a la Marina en el Congreso Internacional de Medicina del Trabajo. En 1951 le fue otorgado el premio “Sarmiento” del Centro Naval. En 1952 pidió la baja por razones originadas por problemas políticos. En Octubre de ese año, se le entregó una placa recordatoria de su actuación *“...como médico especializado de submarinos.”*[35]

4-17: El doctor Aldao con el traje de buzo. Foto gentileza de su hijo, el ingeniero Aldao.

4-18: El doctor Aldao con uniforme cuando pertenecía a la Marina. Foto gentileza de su hijo, el ingeniero Aldao.

4-19: El doctor Aldao con el traje de buzo, listo para que le coloquen la escafandra. Foto gentileza de su hijo, el Ing. Celso M. Aldao.

Un párrafo merece la actuación de Aldao, ciudadano, por su labor en el progreso de Mar del Plata. Su hijo, el ingeniero Celso M. Aldao[36], recordó la labor pública de su padre cuando estuvo al frente del gobierno municipal (1955-1958). *"El Parque Camet antes era un club privado y él lo hizo un lugar público. De alguna manera, a la avenida Juan B. Justo, él le puso el nombre también. J.B. Justo lo eligió él. La avenida Juan B. Justo se llamaba Cincuentenario[37]. Su plan original era ensanchar la avenida Paso, hasta el puerto. Decía que faltaba una conexión; no sólo hasta la costa sino desde el centro hasta el puerto... el problema era que para ensanchar Paso hasta la costa, había que atravesar el club de golf. Él quería municipalizar el club de golf pero no pudo. Por eso, en definitiva se inclinó por Juan B. Justo y le cambió el nombre... hizo tres años de gestión... hizo un libro sobre salud... la comisión pro-acuario como un museo*

con entrada libre pero sin delfines...

...en la cárcel estuvo en el año 1962 por lo de colorados y azules... yo estaba en mi casa cuando se lo llevaron... eso lo viví...los azules lo llevaron, él no estaba directamente involucrado, le estaban pasando factura...

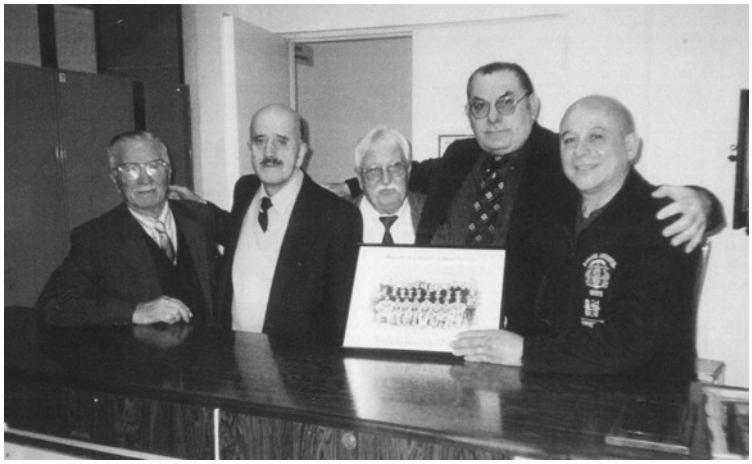
...se dedicó a dermatología... fue amigo y colaborador de Lombardo. Mi padre puso en marcha la Libreta Sanitaria, fue el primer director y por supuesto jamás cobró un peso por eso... renunció al radicalismo en 1962..." Lamentablemente, los enfrentamientos del siglo XX entre los argentinos fueron nocivos para el progreso del país. Las ideas del Dr. Aldao para la ciudad de Mar del Plata han sido útiles para la población. ¿Quién no ha disfrutado de un paseo por el parque Camet, antes propiedad privada del Club Mar del Plata? Su municipalización fue un logro de la gestión de Aldao. La década de 1950, a pesar de los conflictos de la época significaron importantes avances en la ciudad y en el puerto.

Finalmente, coincidiendo con los comentarios de Tabó y Tonello, el ingeniero Aldao se refirió a la personalidad de su padre, diciendo que: *"Mi padre era una persona muy cálida. Poseía condición de líder por lo que la gente lo siguía, transmitía seguridad, tenía un carácter tranquilo pero firme."*

La primera promoción de buzos conscriptos de 1950: los testimonios de Luis Morales, Adolfo Müller y Ricardo Droguetti

La celebración anual del Día del Buzo en la Escuela de Buceo ha sido fundamental para poder recabar las memorias de aquellos que trabajaron en el agua. Además, el consejo del suboficial Carlos Alberto Olmos cuando se desempeñaba en esa institución, permitió conocer a tres conscriptos buzos de la primera promoción del año 1950, del Libertador General San Martín.

Los tres entrevistados[38], tanto en Mar del Plata como en Rosario fueron los señores: Ricardo Drogetti, nacido el 7/11/29 en Paganini, Santa Fé; Adolfo Müller, nacido el 11/08/1929 y Luis Morales[39] nacido el 9 de Julio de 1929, los dos últimos en la ciudad de



4-20: Celebración del día del buzo en la Escuela de Buceo. Emocionado reencuentro luego de 50 años. A la izquierda (el más bajo) el buzo conscripto Droguetti, a su izquierda Müller, Micalizzi en el centro, el buzo suboficial Cisneros (el más alto) que fue instructor de los buzos conscriptos en 1950, acompañados por el suboficial buzo Carlos Alberto Olmos.

Rosario. Morales narró que sus recuerdos sobre el ingreso a la conscripción y a la Escuela de Buceo fueron los siguientes: *"...el 5 de Enero de 1950 salimos de la estación. Vinimos en comisión de Rosario a Puerto Belgrano. Ahí fue la concentración, ahí comenzaba la vida del conscripto... los datos, examen médico, pelos, baños, nombres, todo, todo... concentración se llamaba en esa época... estuvimos ahí mas o menos dos meses en concentración esperando para tener un destino y pasaron los meses y los días... Yo jugaba al fútbol... el primer día dormimos en un cine que nos bailaron el primer día, salto de rana, corriendo, de todo, todo eso... nos levantamos temprano, tomar cocido... todos los días había destino... nosotros esperábamos ansiosos que nos mandaran... ¡No a batería! El de Infantería de Marina era terriblemente malo... hubo un momento que nos preguntaron quién quería venir a Mar del Plata. Nos dijeron para qué, entonces nos anotamos todos. ¡Cuántos éramos, 160! De esos tenían que salir 60 para la Escuela de Buceo, previa revisación médica de todos los que querían venir, porque no podía cualquiera venir a hacer un curso de buceo. De esos 60 pasamos positivo la revisación médica. Luego acá... los primeros 20 o 21 que tenían el mejor pivet... pivet es la suma de físico, altura... para hacer el curso.... acá (por Mar del Plata) hubo otra vez una revisación médica, donde los 60 quedamos 21. Pero el examen más grande fue en Puerto Belgrano... cuando empezaron con esta revisación, van a ir a hacer un curso voluntario de buzo...* ***dijimos que sí para estar en Mar del Plata, acá era un sueño... conocer Mar del Plata era un sueño****...*

...en la revisación de Puerto Belgrano quedan 60 y acá (por Mar del Plata) quedan 21. La revisación de Puerto Belgrano fue severa, te revisaban la vista, los oídos, garganta, sangre y orina, les pinchaban... los pulmones, rodillas, flexiones, en camiones al hospital naval, ahí todo, ahí fue una limpieza grande. Acá algo distinto. Acá había ya elementos como para hacer una mejor revisación del buzo. Había médico buzo que le hacía soplar para ver la capacidad de aire que uno aspira, capacidad pulmonar, eso en Puerto Belgrano no había...

...el jefe de toda la Escuela de Buceo que era el teniente Porretti, estaba de licencia porque estaba en la escuadra de mar que eran 30 días de mar y 12 días de licencia. Había una guardia... 12 días de licencia. Y, cuando ellos volvieron de la licencia organizaron el curso de buzo. Que, en el primer momento cuando estábamos en fila, frente a la Escuela de Buceo, el teniente Porretti habló una arenga con respecto al curso de buceo, y al finalizar, el señor que estaba de guardia le preguntó:

-Bueno, Teniente qué hacemos ahora con la gente?... y como ¡un acto que a nosotros siempre nos causó una gracia!...

dijo Porretti: -¡Tírenla a la dársena para que aprendan a nadar! (La mayoría no sabía nadar).

Entonces, como el instructor de natación era Cisneros, le dice: -Señor, estos no saben nadar.

-Entonces, llévenlos a la playa.

Y nos trajo a la playa. Como la escuelita estaba allá, nos llevó y enseñó a flotar, bracear y todas esas cosas. Fue nuestro instructor de natación, Cisneros.

En esos tiempos no era de ir a nadar o bañarse en un río en la playa. En aquel tiempo eran mallas con pollerita, se cuidaba el recato. Iban con la familia. Traje de

baño azules con cinto blanco, con dos argollitas, eran cortos, ja,ja,ja!!

A la mañana primero teníamos dos horas de instrucción militar, formación, correr, salto de rana... las primeras horas... después venía la parte donde explicaban adentro... estaba Tabó, Rodríguez, suboficial Pollano, Bonazzi daba clases de herrería... Tabó enseñaba todo lo que está en la carpeta[40] , Física, arreglo de trajes, partes de trajes, armado de trajes, reparación y limpieza del casco, la manguera, poner los tubitos, ajustarlos, ponerlos, limpiar, reparar bomba de aire, compresor afuera que había que limpiar, todo el arreglo del equipo de buzo... era como una guardia, nosotros aprendíamos y había jornadas de lo que querían enseñar. No es como ahora...en la planta baja de la escuela... taller y reparación y tanque para hacer ejercicios... en el primer piso, oficinas del jefe y furriel... estaba la boca del tanque para subir y salir. La primera zambullida fue ahí... tendría 5 o 4 metros de alto...había que moverse dentro del tanque. El instructor mandaba la presión por el manómetro...”

4-21: Los conscriptos dando vuelta la bomba de aire manual.

4-22: El buzo conscripto Droguetti a bordo de la lancha de buceo “Corina” en la Base Naval de Mar del Plata.

La entrevista no fue individual, junto a Morales estaban sus compañeros Adolfo Müller y Ricardo Droguetti. Cuando uno hablaba los otros asentían afirmativamente y contribuían con el relato: *"Fuimos en grupos de 3 o 4 a la cámara de presión que está afuera. Había que contestar preguntas que hacían por el aparato interfónico y nosotros teníamos que anotar, escribir para ver si con la presión de la profundidad a que estábamos reaccionábamos bien, y si no teníamos problemas. Yo (Droguetti) tenía problemas con muelas que estaban picadas... y varios han tenido problemas... el oído... Había una pequeña bolita de cera en el oído, el médico me dio gotas (dijo Müller)... Morales no tuvo ningún problema... tragar saliva, abrir la boca, apretar la nariz eso adentro de la cámara...*

...(la primera vez que se pusieron el traje) ¡Era una aventura! ¡Costaba pararse!! El primer día con el traje pesado costaba pararse... uno quería hacer fuerza y no... por más fuerza que hicieras... por teléfono te decían aire, más aire, suba, baje, suelte más aire, largue más aire, camine, muévase... en el tanque era esta práctica... nos mandaban aire con el tubo de aire y controlábamos por la manguera... varios días era dominar el aire. Era de uno en el tanque y el instructor miraba por el ojo de buey. Bajaban de a uno.

Luego, llegó el momento en que bajaban la tapa (la tapa era el tanque a presión, donde se realizaban los buceos de profundidad dentro de la Escuela. El tanque era conocido comunmente como "La olla". Ver foto 4-3), *le mandaban a presión aire, equiparando a 50, 100 metros... mandaban aire a presión para ver cómo respondía uno. Estaban los instructores mirando Tabó, Rodríguez, Pollano... en aquel momento cualquier suboficial buzo hacía de instructor nuestro...*

...dominar el traje llevó varios días. Todos los días no hacíamos lo mismo. Sentarse, caminar, estirarse y acostarse, salir, bajar... Y después nos pasaban al mar, a la dársena... había traje inglés y norteamericano. Al principio venían ingleses, pero había norteamericanos. .. A mí me gustaba más el norteamericano-dice Müller- es el de la película Hombres de Honor... el casco inglés era como una pelota de rugby, más alargado. El norteamericano era redondo, para colocarlo era una rosca y se le da ½ vuelta y el seguro atrás... el ayudante cuando lo colocaba que calzara bien... cuando cerrabas te dabas cuenta que calzara bien, no quedara flojo. Es claro que te dabas cuenta, el casco no quedaba derecho. En la dársena hicimos ejercicios... soldadura eléctrica, corte con oxígeno y con la eléctrica, con acetileno y con la eléctrica... un ejercicio era... cuando bajamos con minas... para sacar, dinamitar el mar... tenían una tapa que tenía 6 u 8 bulones espárragos... la tapa tenía los espárragos y tenía la otra tapa con una arandela y una tuerca. Ahí adentro se ponía la mezcla. Entonces nosotros teníamos que bajar con una bolsita, allá desenroscar todo, ponerla dentro de la bolsita y mandarla arriba, sino decías ya está y la dejabas ahí. En cambio, si decías arriba, controlás que tenga todo, volvías abajo a controlar qué tiempo estabas para poner la tapa... y aceitarla... luego la bolsa en superficie...

...cuando bajábamos las primeras veces (narró Morales)... como hay tanto barro en la dársena, se formaba una montaña de barro. ¿Qué pasaba? Cuando uno bajaba se movía con una pierna y se le hundía la otra. Si pasaba eso en vez de caminar había que tirarse de panza y caminar como el cangrejo para atrás, o de costado o de lado

4-23: Vista panorámica de la Base Naval, muelle de submarinos y antiguo edificio de madera de la primera Escuela de Buceo en 1950.

4-24: El buzo conscripto Müller con el traje estándar en la Base Naval de Mar del Plata.

porque el cuerpo está todo estirado... en cambio si el cuerpo está parado no puede inflar más el traje para no hundirse más en el barro... ***entonces, de panza y caminar como el cangrejo...***

...usábamos manoplas pero si había mucho barro trabajábamos con las manos limpias porque ***nuestra vista eran las manos. La vista nuestra eran las manos****... En la dársena no se ve, hay barro. Pero afuera en la profundidad que fuimos se veía. En la Base es peor porque es barro, no se ve nada. Un trabajo en un buque de 3 metros de profundidad entonces sí se veía, una rejilla destapar, sacar un cable de la hélice, eso hacíamos, algún timón que se atascaba que se trababa había que arreglarlo... nos llamaban a arreglar la pata de gallo... acá no, en Puerto Belgrano, dos metros... eran buques de transporte de la Marina. El cabo*[1] *se cayó al agua y lo agarró la hélice...Y teníamos que ir. Llevábamos el cuchillo pero el cuchillo no servía. Teníamos que bajar con la sierra, despacito le dábamos, darle, hasta donde se podía, un cabo que se bajaba de estribor a babor, y por ahí bajábamos nosotros... estaba ahí sentado... si te sentabas sobre la hélice o el timón por ahí estabas un poco más práctico... sentado trabajaba, en un barco grande en el eje mismo de la hélice en el crucero...*

...luego del curso me tocó (explicó Droguetti) cortar el eje de la hélice del viejo Belgrano que fue a desguace... el Belgrano viejo en el año ´51 en Río Santiago... estaba amarrado al lado del brasilero porque estaba en desguace y nos tocó cortar el eje de la hélice, porque no se podía desmontar y se hizo con soldadura eléctrica.¡No hubo forma! La única forma fue cortar el eje, 25 o 30 centímetros pero no era macizo, era como si fuese un caño... el eje sería... unos 30 centímetros, no era un material cualquiera era acero alemán...

...Droguetti fue a Río Santiago junto con Campos y Montes... el cabo Liebb estuvo en Río Santiago en el ´51... Müller y Morales fueron a Puerto Belgrano..."

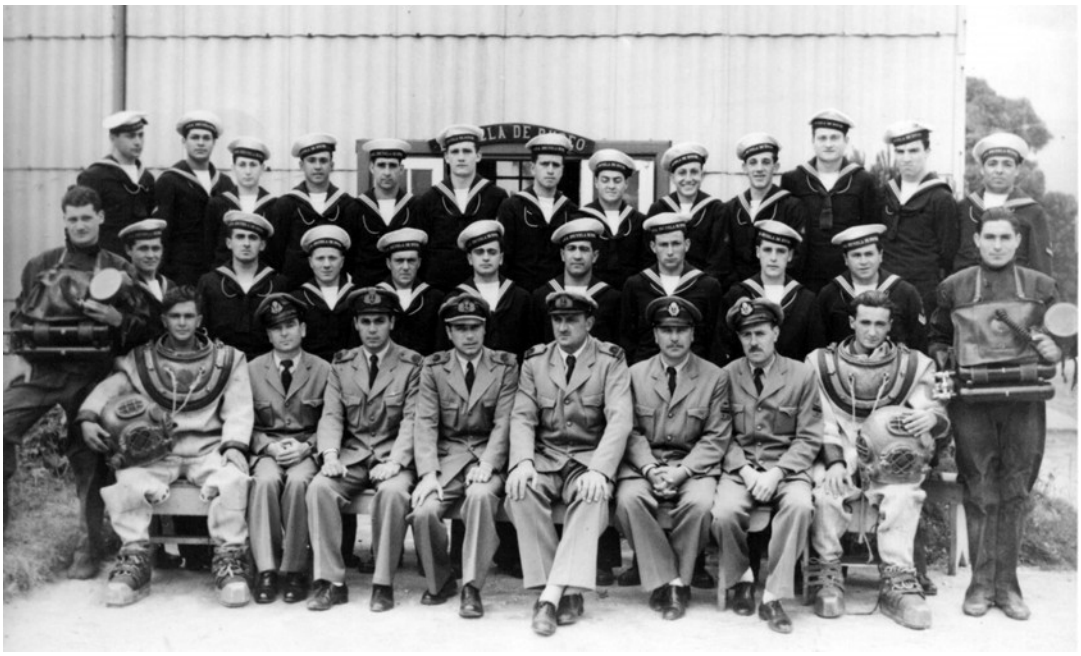
¿Buzos? ¡No! ¡Es la caballería de Marina en el salvamento del Otoño!

Los buzos conscriptos[42] entrevistados rememoraron cuando fueron rebautizados de manera bromista como la caballería de Marina. Los hechos fueron así: *"...cuando estábamos por reflotar el Otoño... entonces, había que sacarle la arena de los costados para que entrara el agua, y el teniente Porretti alquiló a un señor, un caballo con una pala de buey. Entonces, con la pala de buey se sacaba la arena. La joda entre los buzos era que ya no éramos más buzos, éramos de la caballería de Marina. Dormíamos en la bodega del Otoño. Había cada bicho largo, ratones enormes... los matábamos a los ratones. A uno de los buzos el ratón lo mordió en la mejilla izquierda. Alrededor de 20 días estuvimos en el Otoño...y los últimos tres días Droguetti estuvo en la sala de máquinas para ver si se podía recuperar la hélice... para que ayude a girar al mar...muchos agarraban la pala de buey. Se turnaban un poco cada uno porque era pesado tirarle la rienda al caballo... mirá ahora pasamos a la caballería de marina!!! Ja,ja!! Y nos reíamos!!..."*

4-25: El buque "Otoño" encallado.
Foto gentileza de Ana Porretti, hija del buzo Atilio Porretti.

4-26: Trabajando en el "Otoño" con las palas, la "caballería de Marina". Los buzos tuvieron que cavar.
Foto gentileza de Ricardo Droguetti, quien está en primer plano con gorra blanca.

4-27: Los buzos conscriptos (parados de izquierda a derecha) Micalizzi, Müller, Morales y Droguetti, luego de 50 años se reencontraron con los instructores Cisneros y Tabó.
Foto gentileza de Ricardo Droguetti



4-28: La promoción de la Escuela deBuceo del año 1950. La foto fue gentileza de Luis Tabó.
Primera fila parados, de izquierda a derecha: Di Filippo, Mario; Soto, Miguel Angel; Milanese, Luis; Ramón Santamaría; Molinero, Ricardo; Sibaldi; Müller, Adolfo; Montes, Héctor; Micalizzi, Luis; “le decían Carota”(¿); Gearey; Abel Pérez; y Brondo.
Segunda fila (la del medio), de izquierda a derecha: Alfredo Liebb con traje autónomo; Angel Iriarte; Tejeda (¿); Droguetti, Ricardo; Hernan Giacomotti; Angel Angelini; Morales, Luis; Zamora; Martínez, José; Eduardo Escobar; y Adán Cisneros con traje autónomo.
Tercera fila sentados en primer plano, de izquierda a derecha: Ruperto Campos con traje standard; Luis Tabó; Teniente Gadea; Manuel Ferrer Vieyra,jefe de la Base; Teniente Atilio Porretti; Rodríguez; Polano; y Ricardo Carbonari con traje standard.

Gerardo Daniel “Lalo” Geary[43], furriel de la Escuela de Buceo entre 1949 y 1953, pudo recordar el episodio del buque Otoño de la siguiente manera: *“...En Mar Chiquita fueron a reflotar el Otoño, un buque uruguayo que quedó encallado y quedó ahí. No fue sacado... hacían unos kilómetros hasta el Otoño.. El buque Otoño según yo recuerdo, tuvo una falla mecánica. Venía rumbo a Mar del Plata, creo... Se pararon las máquinas y la marea lo tiró a la playa. Estuvieron dos remolcadores, el Diaguita y el Yámana. Se trabajó mucho ahí, y un día... ya llegaba la marea, le pusieron unas amarras muy fuerte, tiraron... y se cortó las amarras y volvió a su punto de origen... de una forma peor que antes... no pudieron hacer nada... El comandante (del Otoño)... no lo quiso abandonar. Recién cuando le dijeron que era imposible lo dejó. Lo usaron de práctica de tiro de la Aeronáutica. Porretti fue el encargado de ponerlo a flote...”*

El equipo “stándar”: dibujos de la escafandra

Los buzos conscriptos de la primera promoción de la Escuela de Buceo, egresados en el año 1950, también permitieron disponer de su material de estudio. La carpeta denominada “Apuntes para el Buzo” contaba con abundante información e incluía varios croquis, esquemas y dibujos realizados de puño y letra por los aspirantes a buzo de 1950.

En la página siguiente se reproducen partes de esos dibujos esquemáticos sobre el equipo standard, más conocido como “la escafandra”. La letra A corresponde a una vista general de casco y peto, la B a una parte del casco y la C al peto.

El salvamento de los aviones caídos en 1959

La tragedia y rescate de cadáveres del avión de Austral[44]

El viernes 16 de Enero de 1959, en una noche de mal tiempo y fuertes lloviznas, un avión comercial de la Compañía Austral S.A. con 52 personas a bordo, se estrelló en la costa de la ciudad de Mar del Plata. Cuando sobrevolaba la pista de aterrizaje se le impartió la orden de mantenerse en vuelo. Casi inmediatamente se perdieron de vista sus luces, se escuchó una gran explosión y se hundió en el mar. Aproximadamente, el lugar del siniestro fue a unos 200 metros de la costa, sobre la desembocadura del arroyo La Tapera y cerca de Parque Camet.

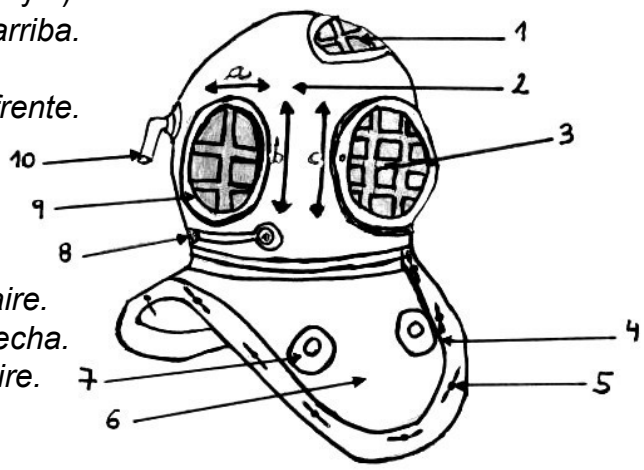
Milagrosamente, el ingeniero Roberto Servente, de 38 años pudo llegar nadando hasta la playa. Fue el único sobreviviente de las 52 personas que se encontraban en ese avión. Logró salvarse a pesar de la oscuridad y del mar embravecido. Agotado luego de permanecer horas en el agua fue hallado y trasladado a una clínica.

El informe[45] realizado por la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil, organismo dependiente de la Fuerza Aérea, con respecto a la tragedia de Austral fue bastante explícito y descartaba absolutamente que las causas hubieran sido el mal tiempo o fallas mecánicas. El testimonio de testigos, la falta de quemaduras en los cadáveres y la existencia del sobreviviente, sumado a los estudios técnicos era concluyente: no hubo explosión. El ruido escuchado fue el impacto de la colisión. El informe de la Junta orientaba las causas del siniestro a *“ ...El error de cálculo en el procedimiento de aproximación; no admite dudas...”*.

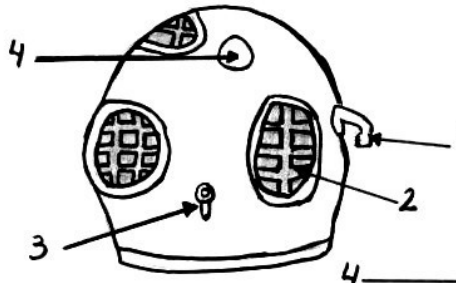
A

a) 18 cm, b) 15 cm y c) 14 cm.

1) *Ventanilla de arriba.*
2) *Casco.*
3) *Ventanilla de frente.*
4) *Sectores.*
5) *Mariposas.*
6) *Peto.*
7) *Cáncamo.*
8) *Descarga de aire.*
9) *Ventanilla derecha.*
10) *Entrada del Aire.*

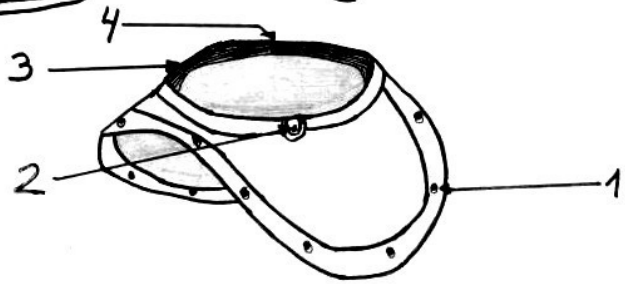


B



1) *Enchufe para teléfono.*
2) *Ventanilla izquierda.*
3) *Grifo.*
4) *Cavidad para teléfono.*

C



1) *Tornillos de ½ “.*
2) *Seguro del casco.*
3) *Parte roscada.*
4) *Parte lisa.*

Lamentablemente, la caída del avión de Austral produjo 51 víctimas. La tarea penosa de los buzos era rescatar los cuerpos de los fallecidos y localizar los restos del avión. La Base Naval envió la misma noche de la tragedia un remolcador. Los “hombres ranas”, buzos tácticos fueron a prestar sus servicios pero la oscuridad y las condiciones marítimas complicaban las acciones. A pesar de ello, el mar devolvía las víctimas fallecidas a la costa y poco a poco se completaba la nómina. La Subprefectura Marítima avisó a los medios que, los interesados en solicitar los cuerpos debían dirigirse a esa institución. Durante varios días se realizaron estas tareas de localización de cadáveres en el mar y en las playas y su identificación posterior. Los buzos de la Escuela de

Buceo participaron en su totalidad. Todos fueron convocados. Aviones de la Marina y Fuerza Aérea, un helicóptero y personal de la Subprefectura colaboraron en la búsqueda.

El accidente del DC-3 de Aerolíneas Argentinas

El día 15 de Mayo de 1959 a las 20: 42 horas, a una distancia aproximada de tres kilómetros de la costa frente a Camet, se perdió en el agua un avión de Aerolíneas Argentinas. Era un Douglas, modelo DC-3 con matrícula LV-AFW. El impacto emocional que produjo en la población de Mar del Plata fue muy importante. Muchos se dirigieron a la costa para encontrar sobrevivientes, recordando el caso del pasajero del avión de Austral que salvó su vida nadando hacía pocos meses. Las condiciones meteorológicas eran buenas. Iban a bordo diez personas, de las cuales ocho cuerpos se recuperaron y dos permanecieron desaparecidos.

La búsqueda de salvamento y rescate fue muy prolija y exhaustiva. La colaboración entre las instituciones fue total. Era destacable la participación de embarcaciones pesqueras que transportaban personal de la Subprefectura y voluntarios. Las lanchas "San Esteban", "San Camilo" propiedad de Esteban Arcidiácono, "Miguela Madre", "Santo Stéfano", "Siempre Carmen Mosculla", "Virgen de las Nieves", "Virgen de Luján", "Fiday", "El Corsario", "Los Capitanes", "Los Tres Amigos", "Nuncia Conti", "Nueva San Luis" y "Don Pedro Rodolico" fueron mencionadas en los periódicos como parte del equipo de búsqueda. También estuvieron el buque-taller Ingeniero Gada y la corbeta "República" de la Marina de Guerra. El Ministerio de Obras Públicas dispuso una embarcación dotada de un poderoso cabrestante. El rastreo fue intenso en el lugar supuesto de caída del avión. Todos los buzos que se encontraban en la Base Naval y alumnos colaboraron en las tareas. El sitio estimado era rocoso, muy oscuro, con aguas muy turbias y dificultoso para los que debían sumergirse. Todas las acciones eran infructuosas y los restos de la máquina no se localizaron. Sólo se encontraron los asientos de la cabina de pasajeros, el tren principal de aterrizaje izquierdo y pocos elementos más. Restos insuficientes para dictaminar el motivo de la tragedia. El informe[46] de la Junta de Investigación de Accidentes sólo pudo afirmar: *"...Choque de la aeronave contra el agua durante un viraje, luego de un despegue nocturno, por causas que no fueron posibles de determinar..."*

Testimonio de los buzos

Marcelino Sotura[47], instructor de los buzos tácticos y ayudante de Wolk, recordó que: *"...Una noche de esas cayó el avión y no se encontró más a pesar...que fue cerquita a 800, 900 metros de la costa... no lo vimos caer pero fue una noche de maniobras.....el avión se cayó. Fue toda la dotación desde el autónomo en ese tiempo. No encontramos a nadie. Recién al otro día, en la costa apareció uno solo... el avión no se encontró nunca... uno grande no se encontró... lo rastrearon y nunca se pudo encontrar. Esa noche fuimos todos..."*

Isidro Reyes Paez[48] tuvo presente en su relato la tragedia del accidente aéreo que conmoviera al país. Su visión de los hechos como buzo fue la siguiente: *"...Lo que nos tocó a nosotros como alumnos fue el accidente de Aerolíneas Argentinas... como no*

había botes o lanchas, se pidió a los pesqueros que los trajeran... para sacar a la gente o sacar pedazos de avión. Eso fue nuestro bautismo, digamos... en el primero que fue de Aerolíneas Argentinas estuvimos dos días, digamos, fue a la tarde el accidente... esa noche no pudimos trabajar... trabajamos muy poco... bajamos el accidente, lo ubicamos. Entonces, al otro día empezamos a trabajar. Pasó algo, ahí... nosotros... teníamos una driza [49] con la cual nos hacíamos señales. Decía una (un tirón) así, te pregunto: -¿cómo estás?... entonces, respondí estoy bien.. otra así largo (tirón más fuerte y prolongado) entonces:-Largá cinta que necesito. Yo pedí cinta... estaba viendo el cadáver que estaba ahí, por dónde pasarle la driza. Si le pongo en la cintura lo doblo, por dónde lo saco?... estaba para pasarlo para atarlo, y el de arriba me preguntó cómo estaba.¡Me asustó!! ¡Casi tiro el equipo al diablo! Estaba concentrado y se movió. La impresión de que el cadáver se mueva... la impresión... me costaba tocarlo... Luego de eso no hice más inmersión. Me quedé en la lancha... tomando algo...Lo hicimos con el Cousteau, con aire... a 10 metros... más o menos de acá del casino a 300 o 400 metros, un poco más desparramado, no mucho más, lo de Aerolíneas.....y fueron con las lanchitas amarillas. Estaban todos los buzos, también los de manguera, conscriptos también..."

Nuevos cursos de la Escuela de buceo en la década de 1960

Durante las primeras décadas de la existencia de la Escuela de Buceo, los cursos que se realizaban tenían como objetivo la formación de buzos salvamentistas. Se podía distinguir entre "buzos de profundidad" y "buzos de poca profundidad", pero estaba orientado al mantenimiento de la obra viva de las embarcaciones y salvamento. Luego, con el uso de la tecnología de circuito cerrado[50], es decir, el equipo autónomo en base a oxígeno comenzó el entrenamiento de los "hombres ranas", teniendo como modelo el ejemplo italiano de la Segunda Guerra Mundial.

Las necesidades fueron produciendo cambios en la instrucción y preparación de los buzos. Ante la creciente demanda, la Escuela de Buceo adaptó cursos nuevos en la década de 1960. El buzo instructor de los años '50 y '60, Angel Tonello [51], explicó algunas de esas novedades de esa época: *"...Cuando yo estaba en la escuela ya estaba el curso de profundidad. Uno salía buzo de 2da categoría y podía bucear nada más hasta 12 metros. Después de dos años de trabajos comunes en los buques, la escuela lo citaba y hacía el curso de gran profundidad. Y, le daban la categoría de 1ra, buzo de primera. Había dos categorías. Eso era con equipo pesado...*

...después aparecieron los cursos, nadadores de rescate para rescatar gente en los aviones. Eso apareció en mi época, en la década del ´60, más o menos, hasta el ´69... buzos de rescate, para rescatar gente de los aviones que podían caer al mar...

...buzos de borda... que también se hacían buzos de borda para solucionar cualquier problema a la altura del nivel del casco del buque... de la misma época...

...Luego, buzo anfibio, eso lo hacían los Infantes de Marina... Infantería de Marina, creo que hoy se llaman lagartos. Al principio eran anfibios, luego se llaman lagartos... eran muchos los cursos que se hacían..."

Tonello recordó que esos cursos fueron una novedad cuando se implementaron y

que, en poco tiempo fueron parte del programa educativo de la Escuela de Buceo. La demanda era sostenida ya que prácticamente todas las embarcaciones pedían buzos de borda, capaces de solucionar cualquier problema a nivel del casco de forma rápida.

El buzo Aníbal "vasco" Echeverría y la "Operación Dock Central"

El buzo salvamentista de la Armada, Aníbal "Vasco" Echeverría, nació el 24 de Marzo de 1942, en un pueblo correntino denominado San Roque, ubicado cerca del río Santa Lucía. Siendo muy joven, a principios del ´59, vio una propaganda que decía: *"Joven argentino oriente su profesión técnica. Ingrese a la Marina de Guerra"*. Entró como alumno en la Escuela de Marinería de la isla Martín García. Tuvo varios destinos. Quizás, el que más influyó para su futuro como buzo fue el tiempo que estuvo embarcado en el remolcador "Yamana", donde conoció la actividad subacua y lo incentivaron para hacer el curso de buceo. Echeverría tuvo una extensa trayectoria subacuática, estando sus últimos años dentro de la Armada como encargado de la estación de salvamento de la Base Naval de Mar del Plata. Al retirarse, en 1982, siguió en contacto amistoso y laboral con las empresas de salvamento y buceo del puerto local, Chapaleo, Toledo&Canal e Hydroservices.

Echeverría participó de muchos trabajos de buceo. Su testimonio se refirió centralmente a la "Operación Dock Central". El 6 de Mayo de 1968, hubo una tragedia en Dock Central porque tres buques pertenecientes a Y.P.F., Yacimientos Petrolíferos Fiscales, se incendiaron y estallaron. El siniestro dejó sin operar al puerto de La Plata y era necesario remover las embarcaciones. Fue una emergencia nacional debido a la magnitud de los hechos. Se formó una comisión para retirar los cascos de los barcos "Cutral-có", "Fray Luis Beltrán", e "Islas Orcadas". El jefe era el Capitán de Navío, Enrique Carranza secundado por el Capitán de Corbeta, Alberto D´Agostino. Echeverría[52] explicó que había *"un jefe general y luego uno por cada barco", "El Capitán D´Agostino buscaba a las personas (a los buzos) para los trabajos... No iba cualquiera. Era feo el trabajo. Con la explosión la chapa estaba abierta... sin visibilidad... todo al tanteo..."*

Los buzos trabajaron desde el 22 de Mayo de 1968 hasta el 6 de Junio de 1969. Las embarcaciones que estuvieron en la operación fueron: el buque de salvamento A.RA. "Guardiamarina Zícari", remolcador "Chiquillán", lancha A.R.A. "Lapataia", y también se contó con la grúa flotante de Río Santiago y las grúas Magnus VI y IX.[53]

Echeverría recordó su participación como buzo de la siguiente manera: *"...me embarcaron en el " Guardiamarina Zícari", se llamaba en esa época, que antiguamente se llamaba "Tehuelche". Ese barco era buque madre de los submarinos. Ahí iba la campana de salvamento para el rescate de los submarinos... yo tenía que estar embarcado ocho o nueve meses, sin embargo estuve casi dos años... porque cuando fue el famoso incendio de los buques de Y.P.F. en puerto La Plata... incendio de tres buques petroleros en puerto La Plata... estaba al fondo de Río Santiago... la parte de destilería de Y.P.F.... se llamaba puerto La Plata, era de Y.P.F. Ahí se prendieron fuego tres barcos, los cuales se hundieron, se fueron al fondo y cargados con petróleo,*

nafta, kerosén, gasoil... uno era "Cutral-có"... eran tres... de los cuales a mí me tocó el "Cutral-có" para trabajar ahí. Después, había otro grupo para trabajar en otro y parte de los buzos de Prefectura trabajaron en otro... como era grande... era una emergencia... Ahí me tuve que ir con el "Zícari"... los gases del tanque semivacío fueron los que produjeron el incendio... produjo el humo y después, pasando por el petróleo a los demás...

...la proa para afuera... la hélice... de ahí con la explosión del tanque voló y apareció como a 100 metros enfrente, en la costa de enfrente... era una hélice de cuatro palas, diámetro mas o menos tres metros... del barco de enfrente al explotar voló toda la parte interna de un tanque y apareció sobre la estación, que era otro bloque más grande... no se veía nada... todo al tanteo...

...el "Cutral-có", el que me tocó a mí, si bien el casco estaba en el fondo, estaba cortado por la mitad. Cuando explotó se quebró... o sea que, hubo que sacar la parte de atrás y después la parte de adelante, primero la popa y después la proa... Ahí se trabajó con los famosos pontones que había. Y, otra parte se achicaba, se achicaba el agua, se sacaba el agua... los pontones había que sumergirlos... se pasaba un cable por debajo del casco, se ataba de un lado y ese pontón después por medio de compresores... se le mandaba aire y al estar vacío tenía un empuje... era como un globo... eran unos tanques enormes, casi tres metros de diámetro y había de... 120 toneladas y 200 toneladas de empuje... se llenaba de agua, iba abajo y se acomodaba... se lo ponía al pontón bien adosado al barco. Para eso se usaba un sistema de aparejos que trabajaba arriba del pontón. Se tiraba con toda la fuerza y se adosaba al barco... el "Cutral-có" fue el único que se usó pontón, los demás fueron todos a achique..."

Buzos salvamentistas caídos en y por actos de servicio

Lamentablemente, el trabajo subacuático ha producido muertes por diversas circunstancias. La Estación de Buceo de la Base Naval de Mar del Plata ha sufrido la pérdida de dos de sus hombres, Hugo Américo Pérez y Juan Domingo Pellico, caídos en y por actos de servicio.

El Cabo Segundo Maquinista, Juan Domingo Pellico falleció en la mañana del 13 de Junio de 1975. Estaba trabajando en la dársena de la Base en el sector denominado "diente de submarino". En el cuadro que lo recuerda en la Estación de Buceo de la Base Naval de Mar del Plata, fue posible leer que tuvo el accidente mientras realizaba sus tareas.

La pérdida del buzo Hugo Américo Pérez estuvo relacionada al salvamento del buque Narvachos Koundouritiotis. Esa embarcación quedó varada en playa Grande en el mes de Octubre de 1964. La causa del siniestro habría sido un exceso de carga que ocasionó su deriva hacia la costa. Desde el inicio del accidente, la población de Mar del Plata estaba preocupada por los efectos contaminantes que podía producir y el deterioro del uso de importantes balnearios. La Marina de Guerra intervino desde el comienzo con el trasbordo del cereal depositado en las bodegas del Narvachos, utilizando para ello el buque BDT Cabo San Vicente. El alije del petróleo se realizaba con el buque de salvamento ARA Guardiamarina Zícari y se trasladaba al puerto

comercial marplatense. A pesar de la intensidad de los trabajos, el 9 de Noviembre de 1964 el Narvachos se partió en dos. No había sido posible extraer el combustible de la sala de máquinas y de los depósitos suplementarios, siendo un peligro su liberación en la zona. La Subprefectura tomó las medidas pertinentes para evitar accidentes en la boca de entrada al puerto. La proa podía obstaculizar la navegación, pero la popa seguía fijada al banco de arena. Era necesario también acelerar la descarga del cereal para evitar su diseminación y fermentación. En los inicios de la temporada, el Narvachos continuaba poniendo en riesgo el uso de Playa Grande.

Ante las dificultades del salvamento y la presión de la opinión pública, la Base Naval Mar del Plata emitió un comunicado[54]. Algunos de los conceptos vertidos fueron los siguientes: *"...ante la posibilidad de contaminación de las playas de la ciudad balnearia, la Armada Nacional por delegación de la Prefectura Nacional Marítima y con la autorización judicial correspondiente, asumió las tareas de alije de carga y combustible de la citada nave... por intermedio del buque de salvamento A.R.A. Guardiamarina Zícari, extrayéndose 100 toneladas de fuel oil del compartimiento de máquinas y perdiéndose en el mar el remanente liberado de las tuberías averiadas... se dispuso del A.R.A. Cabo San Vicente, del Comando de Transportes Navales, para el alije del trigo contenido en las bodegas, tarea que debió suspenderse al partirse el buque, lo que hizo imposible seguir operando con dicha unidad. Cabe destacar que la posición en que se encuentra semihundido el S.S. Narvachos Kondouriotis hace muy dificultosa cualquier tipo de operación a su costado por las desfavorables condiciones de olas y vientos imperantes el sesenta por ciento de los días...*

...el remolcador A.R.A. Diaguita ha fondeado las anclas necesarias para evitar que las estructuras pudieran ser arrastradas por el mar hacia las palyas..."

El comunicado explicaba las tareas realizadas pero el peligro continuaba. La fermentación del trigo aún no retirado se vislumbraba como riesgosa y contaminante. Mediante una poderosa bomba neumática conectada a la bodega del Narvachos se seguía extrayendo la carga. Lamentablemente, el buque carguero también produjo la muerte de un buzo, Hugo Américo Perez, quien falleció el 16 de Febrero de 1965.

Ante tal tragedia, los responsables de la Marina, la empresa contratista y la Prefectura realizaron un amplio informe[55] y lo presentaron ante el intendente Lombardo. Algunos extractos del mismo fueron los siguientes: *"Un amplio informe de todas las tareas realizadas en el buque griego Narvachos Koundouriotis, encallado frente a Playa Grande, fue suministrado ayer al intendente Lombardo por el capitán de Fragata, Hugo Dietrich, segundo jefe de la Base Naval local, y el señor Raúl Slavin, propietario de la empresa Kervin Schip Agencies Inc. de Nueva York, que tiene a su cargo la tarea de reflotar la nave. Los mencionados explicaron al señor Lombardo, con amplitud de detalles las distintas tareas que se han venido cumpliendo...inmediatamente de producirse el encallamiento, la Base Naval inició los estudios correspondientes, en procura de una solución... por el peligro que representaba el trigo... además del petróleo...El entonces jefe de la Base Naval, Capitán de Navío, señor Jorge Duyós, se interesó por el problema, realizando gestiones en Estados Unidos a fin de obtener el producto denominado L.C.P.12, que se utiliza con éxito en los trabajos de hundimiento de petróleo. La empresa Kervin Schip ofreció a las autoridades argentinas dicho*

producto al precio de 1,95 dólar el galón, en barriles de 55 galones cada uno puesto en Houston (Texas) y a un precio menor para cantidades mayores...el gobierno nacional por decreto 10.068/64, contrató los servicios de la Kervin Ship Agencies Inc. para las tareas que demandaba el alije de la carga y extracción del petróleo. La citada empresa, con la colaboración de la Marina, activó los trabajos que ya se venían haciendo y que estaban encaminados a: 1) alije de la carga seca (trigo), de la cual se rescataron 2000 toneladas sobre las 10.000 que llevaba en la bodega; 2) extracción del petróleo de los dobles fondos, a fin de evitar que el mismo al derramarse invadiera las playas y contaminara las aguas... El ministerio de Obras Públicas facilitó una chata...para transportar el trigo... ***El fatal accidente ocurrido el día 16 que costó la vida al Cabo Primero de mar, Hugo Américo Pérez, a consecuencia de las emanaciones de gases en momentos en que trabajaba en las bodegas, habiendo sufrido otras nueve personas que le acompañaban los efectos de una grave intoxicación, de la cual algunos no se han recuperado todavía****..."*

Las transformaciones de Mar del Plata en los años ´50

La Base Naval y el barrio Caisamar

La ciudad de Mar del Plata creció y aumentó su población de manera constante durante la primera mitad del siglo XX. La fisonomía espacial cambiaba. La construcción de la nueva rambla casino en la década de 1940 y la desaparición del paseo General Paz, marcaban el fin de una etapa. Pero, junto con las grandes obras, también se extendía el territorio habitado y la población barrial. Las autoridades de la Base Naval de Mar del Plata fueron partícipe de ese progreso, al propiciar que sus miembros adquirieran terrenos y tuvieran facilidades de construcción. Con respecto a este tema, Paulino González[56] , relató lo siguiente: *"El barrio Caisamar era una chacra que fue loteada y se hicieron las manzanas, las plazas, los lugares para la comisaría, para la sala de primeros auxilios y tenía 2 kilómetros de largo, por 1 y medio de ancho, o sea, 20 cuadras de largo por 15 de ancho más o menos... cerca de la avenida Constitución hacia Camet, de la costa comienza 8 o 10 cuadras. Al martillero que vendía los lotes se le ocurrió venir a ver al Director de la Base... a mitad de precio con la condición de comprar más de 100 lotes... 5 lotes como máximo por manzana con el compromiso de empezar a edificar algo dentro del año de la compra de los terrenos. Los jefes de la base se interesaron también... consiguieron por medio de la obra social los préstamos para la compra de los terrenos. Se llamó a licitación para la construcción de los chalets y consiguieron del banco hipotecario los préstamos para la edificación de los chalets... después la compañía constructora hizo un precio y cuotas de 25 años... vino la inflación... la compañía constructora dijo que no podía pagar esos precios, entonces que había que pagar 20 pesos más ... se hizo una reunión, comisión de vivienda... yo acepté... 50 o 60 aceptamos, los otros no. La compañía constructora aguantó un poco más, pidió de nuevo un poco más... volví a aceptar... los demás siguieron sin aceptar... mi chalet ya estaba habitable, faltaba alguna cosa pero estaba habitable... la compañía quebró. La compañía sabía quiénes habían aceptado... la construcción duró mas o menos dos años.. Almirón, Tabó, Bonassi éramos mas o menos los que habíamos*

aceptado. Era toda la base submarinista... y había venido a recalificación... era el ´52..."

Gerardo Daniel Geary[57] (12/01/1925) era oficinista, furriel de la Escuela de Buceo entre 1949 y 1953. Geary rememoró esos años de la siguiente manera: *"...La Base Naval de Mar del Plata, la Escuela de Submarinos era importante. La Escuela de Buceo era aparte... La Escuela de Buceo cuando estuve... estuve en el rancho y luego, estuve en la Escuela nueva unos ocho meses... por supuesto que no tenía los equipos de alto nivel de ahora... debe ser en el ´53(la escuela nueva)... me acuerdo que veíamos los aviones cuando pasaban... los buzos vivían en la base grande, el edificio grande... estaba el Seguí, el Yámana y el Diaguita vinieron después... todos tenían folletos[58] para que estudiaran, no era biblioteca, se los dejaban... se los daban cuando entraban y se los llevaban..."*

En un artículo de La Capital[59] de 1955 se explicaba que, en el año 1947 se había habilitado el edificio de los señores jefes y oficiales. En 1948 se finalizó en su totalidad. También en 1948 se terminó el edificio de servicios generales y tropa. En el mes de Mayo de ese mismo año, el cañonero "Independencia" que fuera apostado en reemplazo del "Belgrano" y que servía como alojamiento de suboficiales, fue trasladado y entregado a la Base Naval de Río Santiago. Esas embarcaciones cumplieron su última misión en la Marina de Guerra como buque base de submarinos.

El puerto de Mar del Plata en los años ´50s según la mirada de los buzos

Adolfo Müller[60], buzo conscripto de 1950 recordó que cuando hacía el curso en la Escuela de Buceo: *"...en Martínez de Hoz estaba la cantera...Alem y Juan B.Justo...sentíamos las explosiones cuando sacaban los bloques... antes los pescadores estaban en la calle con las artesanías, las pastas de esa época, con salsas de mariscos... en el faro estaba Marina, Infantería de Marina... en esa época recién salían los gremios... mis padres habían venido pero yo no... para mí era aventura... Mar del Plata era un sueño... "*

Durante la entrevista a los buzos conscriptos de 1950, surgió la frase *"Mar del Plata era plana, el único edificio era el Havanna... el farol estaba en el medio de la calle..."*

Hechos y transformaciones del puerto marplatense

La tragedia de Santa Rosa del año 1946 conmocionó a toda la comunidad portuaria. Hubo 35 pescadores muertos o desaparecidos. Durante días las esposas, madres y familiares aguardaron con esperanza el regreso de sus seres queridos. El temporal se llevó consigo a vecinos del puerto marplatense.

A pesar de las dificultades tanto de la naturaleza como de las producidas por los seres humanos, poco a poco el progreso y el mejoramiento de la calidad de vida se produciría. Pero, no fue nada fácil. Fue un continuo peticionar a las autoridades.

En Enero de 1948, la ordenanza número 438 estableció que la actual avenida 39 se llamaría Fortunato de la Plaza. En la década de 1930, Fortunato de la Plaza se

denominaba la actual avenida Juan B. Justo, según figura en el plano catastral de 1935. En 1949, el pueblo de Peralta Ramos, territorio donde se asentaba el puerto, se incorporó al ejido de la ciudad.

El 7 de Agosto de 1948 se aprobó la ordenanza municipal número 360, por la que se creó la Delegación Municipal del Puerto. Pocos años después, debido al crecimiento y actividades desarrolladas otra ordenanza número 701, con fecha 18 de Diciembre de 1952, dispuso la creación de una "Oficina Municipal del Puerto". La misma tendría por objetivo facilitar todas las tramitaciones que debían realizar los contribuyentes.

En esa época, se celebraban las fiestas patrias en la plazoleta, donde se levantaba el monumento mástil al General Belgrano[61], en 12 de Octubre y Edison. Concurrían importantes autoridades y la banda municipal dirigida por el maestro Eneas Calabrese. El arroyo del Barco no había sido entubado. Se realizaban limpiezas periódicas y se construían canaletas de piedra.

En 1952, el bloque de concejales peronistas solicitó la prosecución de las gestiones relacionadas con el entubamiento del arroyo del Barco.

Un pedido del cura párroco de La Sagrada Familia tramitado por expediente 2-P-1952, aconsejaba mantener la clausura de la casa "La Puerto Rico", casa "amueblada" en J.B.Justo 37—.

En 1953 se habilitó un anexo de la escuela provincial número 19. En ese año se reiteraba la necesidad de contar con servicios de la red cloacal[62]. El mejoramiento de las condiciones de vida fue una gestión constante durante décadas en el puerto.

Todavía la empresa constructora, la Societé Nationale de Travaux Publics tenía en su propiedad lotes e instalaciones. En 1954 ofreció la venta total de esos muebles e inmuebles a la Municipalidad. Se formó una comisión a los efectos de estudiar la propuesta. Finalmente, la ordenanza número 835 aprobó la compra directa autorizando pagar 650.000 pesos moneda nacional. El municipio adquirió el terreno e instalaciones existentes ubicado en la Avenida Patricio Peralta Ramos (ex Martínez de Hoz) y calle 62 entre las calles 12 de Octubre y Magallanes[63]. Fue durante la intendencia de José Cavallo. También en ese período, se establecieron los límites de la delegación del puerto: avenida J.B.Justo, avenida Independencia, avenida costanera Patricio Peralta Ramos y prolongación camino a Miramar y límite del partido. En 1956, se le restituye el nombre Martínez de Hoz a la avenida portuaria. También desde ese año, la asistencia pública que aumentaba el número de pacientes, contó con administración propia y amplió sus instalaciones.

El movimiento portuario mostró su jerarquía con la llegada de los barcos de turismo "Rótterdam", "Ámsterdam" y el buque de guerra "Repulse". Pero, había quejas sobre las malas condiciones del edificio de la subprefectura marítima, la que carecía de comodidades y local propio, no siendo adecuado el lugar para el recibimiento de los comandantes y capitanes que llegaban al puerto marplatense.

A mediados de la década de 1950 comenzaron los trabajos de entubamiento del arroyo del Barco, con un costo de 3.000.000 de pesos moneda nacional. Durante muchos años más siguió siendo un problema.

En 1955 se creó la Escuela de Pesca y Caza Marítima con el objetivo de formar jóvenes en navegación y pesca: *"El extenso programa de esa escuela abarca el estudio*

de todo lo relacionado con la pesca, la navegación y la industrialización, formando en el primer año, ***Prácticos*** *y en el segundo,* ***Peritos de Pesca.****"* [64] Dicha institución dependía de la Facultad de Ciencias Veterinarias de la Universidad Nacional Eva Perón, como se llamaba en esos años la Universidad de la Plata.

Los antiguos tranvías que al principio sólo llegaban al "golf" y a la zona de las "casas de tolerancia"; y luego, beneficiando a los pescadores terminaban su recorrido en la banquina donde estaba el "viejo Pop" fueron reemplazados por los "trolebuses".

En 1956, el partido de General Pueyrredón contaba con una población estable de 145.889 habitantes.

En 1957, el diario La Capital[65] publicó notas sobre la necesidad de entubamiento del arroyo del Barco. Se resaltaba que: *"...paralizadas hace ya tiempo en virtud de haber presentado quiebra la empresa que tenía a su cargo los trabajos, se torna cada día más necesaria la reanudación de las obras de entubamiento del cauce del arroyo del Barco a través de la zona portuaria".* Las aguas arrastraban materias orgánicas, residuos de establecimientos industriales y en salubridad pública había gran inquietud por esa situación. La Asociación de Fomento del Puerto estaba muy preocupada por la paralización de las obras y había enviado al Dr. Rodolfo Angel Eyherabide, ministro de Salud Pública y Asistencia Social de la provincia de Buenos Aires, una nota donde se expresaba que: *"El arroyo mencionado es un permanente foco de infecciones, un verdadero criadero de ratas y las aguas en oportunidad de las precipitaciones pluviales han desbordado su cauce, cubriendo una vasta zona, agregando a ello que al mismo se arroja toda clase de desperdicios tanto de las fábricas, como domiciliarias..."* El arroyo del Barco que en un principio fue un proveedor de agua se transformó en un problema sanitario.

Hubo un reconocimiento pesquero de los japoneses[66] en 1955. También en 1955 se inauguró una casa de óptica, antigua necesidad del barrio y se denominó "Casa Aída", estando a cargo de la señora Aída de Schiafini.

En Junio de 1955 fue noticia que se entregaron a cien pescadores los beneficios jubilatorios [67]. El acto de entrega se realizó en la sede de la Asociación Marítima Argentina, en 12 de Octubre 3364. En ese mismo mes se destinó el buque "Gamma", de 50 toneladas al puerto marplatense para la Estación de Biología Marina y Tecnología Pesquera. El crecimiento pesquero mostraba la necesidad de ampliar el conocimiento ictícola.

En Julio de 1955 se constituyó la Cooperativa de Pescadores [68]. En la asamblea realizada se aprobó el estatuto y los objetivos establecidos fueron: -realizar la venta de la producción extractiva de pesca de sus asociados en los mercados de consumo; -propender la construcción de embarcaciones; -instalar frigoríficos; -depósitos para enseres de pesca y otros. El presidente era Mario Lenzetti, el vicepresidente Fernando Denoyé, secretario Felipe De Falco, tesorero Roberto Tammone y los vocales, Mateo Vuosso, Antonio Esposito y Gustavo Burkhard.

En el mes de Agosto de 1955[69] el diario La Capital informa sobre la fundación de la Asociazione Italiana, entidad social, cultural y deportiva que agrupaba a los italianos inmigrantes. Blas Vottola era el presidente de la misma y Jorge Di Iorio, el vicepresidente.

Los sucesos políticos a nivel nacional que determinaron la caída del presidente

Perón en 1955, afectaron al puerto marplatense. El Martes 20 de Septiembre de 1955, el diario La Capital publicó la foto de los tanques de Y.P.F (Yacimientos Petrolíferos Fiscales) ardiendo y dañados por el bombardeo de las fuerzas revolucionarias. La imagen fue acompañada del siguiente texto: *"Alcanzados por los impactos de los cañones del crucero 9 de Julio, ardieron los tanques que Yacimientos Petrolíferos Fiscales tiene en la zona portuaria que, señalada como objetivo militar, fue uno de los primeros puntos atacados por la escuadra poco antes de iniciarse el bombardeo contra Mar del Plata y que fue, sin duda, el punto final de la revolución iniciada el viernes."*

Junto con las conmociones políticas del país, las necesidades de progreso y de mejoramiento de la calidad de vida en el sector portuario continuaba. El primitivo caserío de pescadores y de trabajadores de la empresa constructora se había ido transformando vertiginosamente. Había posibilidades de desarrollo y crecimiento económico. Sin embargo, se reiteraban los mismos pedidos: - la necesidad de una red de cloacas; -la falta de agua durante el verano; -que Obras Sanitarias cumpliera el plan de construcciones que inició en 1948 y todavía seguía; y –la creación de un destacamento o una unidad de bomberos.

En 1958, el decreto-ordenanza 395 del 31/03/58 establecía una contribución de $ 250.000 pesos moneda nacional, para habilitar un puerto de Yachting en el sector ubicado entre el Club Náutico y la Base de Submarinos.

También en 1958 se realizó el decreto para la repavimentación y ensanche de la avenida Juan B. Justo, se reconoció la asociación de fomento "Termas Huinco" y se designó con el nombre Pescadores a la calle 62.

A comienzos del año 1959, la Asociación de Fomento del Puerto, reiteraba su pedido de entubamiento del Arroyo del Barco. En esa ocasión la nota firmada por Salvador Marcone, presidente de la institución y Luis Paladino, secretario de la misma, estaba dirigida al señor Intendente Municipal solicitando la limpieza periódica hasta que se concretara la obra definitiva. Pocos meses después, el gobierno de la provincia de Buenos Aires, por intermedio del Ministerio de Obras Públicas hizo un llamado a licitación pública para trabajos de saneamiento de la cuenca del arroyo Del Barco. El presupuesto oficial establecía la suma de $ 13.650.159,48 pesos moneda nacional.

4-29: Vista panorámica del puerto en 1950. Foto tomada desde la loma de la cantera. Foto gentileza de Jesús Ayub.

4-30: Vista panorámica del puerto en 1950. Foto tomada desde la loma de la cantera. Foto gentileza de Jesús Ayub.

En 1959 se mejoraron las calles Magallanes, Edison, 12 de Octubre y otras.

En 1960, por decreto provincial con fecha 4/3/60, firmado por Alende se urbanizaban las playas de Punta Mogotes y de Mar y Pesca. En ese año se destinaron nuevos fondos municipales para los desagües pluviales de la cuenca del arroyo del Barco, por un monto de $ 2.000.00 moneda nacional. La Delegación Municipal del Puerto funcionaba en avenida Martínez de Hoz 457, según ordenanza la ordenanza 1380. Varios pedidos de empresas se realizaron ante el municipio para desaguar sus afluentes industriales al conducto del arroyo del Barco. El crecimiento también vino acompañado de la contaminación.

En 1961 se creó la Escuela de Pesca y Arte Naval por resolución ministerial número 1709. Fue una inquietud conjunta de la Sociedad de Patrones Pescadores y de la Sociedad de Pescadores y afines. La necesidad de formar en el conocimiento pesquero y marítimo era una constante.

NOTAS

[1] Entrevista realizada en Rosario a Oscar "Caracú coli" Sosa, el 28/01/03, gracias a la buena voluntad de los buzos conscriptos de 1950, los señores Droguetti, Muller y Morales.

[2] Entrevista realizada en su domicilio de la ciudad de Mar del Plata el 20 de Febrero de 2002.

[3] La entrevista fue posterior a los trágicos acontecimientos de Diciembre del 2001.

[4] Tanto Tabó como Tonello, buzos e instructores de la escuela de buceo han fallecido, pero sus voces se manifiestan en este libro. He conseguido la mayor parte de la información sobre los buzos de la armada, afuera de la institución. Considero que todavía no se le reconoce al buzo su papel en la historia. Hay suboficiales buzos cuyas hazañas no se conocen y que debieron haber recibido medallas.

[5] La polaridad se invierte, en el agua la masa es positiva.

[6] Entrevista realizada a José Eduardo Freitas Henriquez el 16/01/03 en su domicilio acompañado de su señora.

[7] Entrevista realizada el 19/01/04 en su domicilio acompañado de su esposa, en la ciudad de Mar del Plata.

[8] Armada... Cincuentenario, op. cit.

[9] Según el libro del Cincuentenario de la Escuela de Buceo, el remolcador era el Yámana.

[10] En el capítulo anterior se hizo mención que desde los inicios la Escuela se mostró en exhibiciones abiertas a la comunidad para divulgar el buceo.

[11] "El Conde de Montecristo" fue una novela de Alejandro Dumas (1803-1870). El protagonista de la historia estaba preso en una isla. Cuando se moría un prisionero lo arrojaban al mar en una bolsa. Al observar eso, sacó al muerto y se metió él. De esa manera pudo burlar los controles y nadó hasta tierra firme. En el siglo XX, hubo una película muy popular sobre la historia creada por Dumas.

[12] Entrevista a Adolfo Carbini, realizada el 8/11/03 en las instalaciones del COM, Mar del Plata.

[13] Carbini acentúo que el Seguí fue el primer buque escuela de buceo.

[14] Entrevista realizada el 15/11/02 en el domicilio del señor Sotura, en la ciudad de La Plata.

[15] Entrevista a González realizada el 9/11/03, almorzando en el restaurant del COM en Mar del Plata

[16] Entrevista a Tabó realizada el viernes 15 de Marzo del 2002 en su domicilio.

[17] La casa de Porretti daba sobre la avenida Alem, esquina donde ahora se emplaza un conocido

restaurant.

[18] Entrevista realizada a Tonello el 20/02/02.

[19] Buque de salvamento A.R.A. “Alférez Mackinlay”.

[20] También Marcelino Sotura en la entrevista realizada en La Plata el 15/12/02, manifestó haber escuchado esa
anécdota en la base.

[21] La noticia de la acción de Porretti salió publicada en el diario El Puerto de Mar del Plata el 1 de Abril de 1949. El accidente lo sufrió el submarino Salta al quedar varado y escorado. Fueron en su auxilio el rastreador “Py” y el remolcador “Diaguita”. El primer cable se cortó. Entonces, el oficial Porretti que estaba a bordo del remolcador “Diaguita” se arrojó al agua para alcanzar otro cable.

[22] Entrevista realizada el 15/01/04.

[23] Entrevista realizada en Rosario el 28/01/03.

[24] Entrevista realizada el 25/10/04 en Mar del Plata.

[25] Ver Anexo 7: Palabras e historias del capitán Atilio “Coco” Porretti.

[26] Engelbeen, Karl. Patagonia... op.cit. Además de los detalles del salvamento hizo una exhaustiva explicación de las características del lugar y de las impresiones humanas.

[27] Engelbeen, Karl, op. cit.

[28] Engelbeen, op. cit.

[29] Adolfo Müller, buzo conscripto que en 1951 se desempeñó en salvamento en Puerto Belgrano, recordó que en el Montreal “...eran solamente tres buzos, Molina, Cisneros y Molinero...estaba encallado de proa, en la arena, un temporal lo tiró...”

[30] Entrevista realizada a Angel Tonello el 20/02/02.

[31] Tanto Tabó como Tonello coincidieron en sus apreciaciones sobre la personalidad del Dr. Celso Aldao, un hombre recto y con humor.

[32] Por el libro de Aldao, ver en bibliografía.

[33] Entrevista realizada el 10/11/03 en la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de Mar del Plata.

[34] Datos brindados por su hijo, el ingeniero Celso Manuel Aldao hijo, el 10/11/03.

[35] La Capital, Lunes 6 de Octubre de 1952, “Cena en honor a Aldao”.

[36] Entrevista realizada el 10/11/03 en la Facultad de Ingeniería.

[37] La actual avenida Juan B. Justo ha sufrido varios cambios de nombre como muchas calles de la ciudad. En el plano catastral de 1935 figura con el nombre de Fortunato de la Plaza, también fue denominada Cincuentenario hasta que quedó definitivamente con la denominación Juan B. Justo.

[38] Varias veces recordaron que en realidad eran cuatro, pero Micalizzi falleció.

[39] Entrevista a Morales realizada el 14/11/02 gracias al suboficial buzo, Carlos Alberto Olmos en su domicilio.

[40] Sólo cuando fui a Rosario pude fotocopiar la carpeta que entregaba la Escuela de Buceo, a sus alumnos en 1950, titulada “Apuntes para el buzo. Año del Libertador General San Martín. 1950”.

[41] Soga

[42] Droguetti, Müller y Morales en Rosario el 27 de Enero de 2003.

[43] Entrevista realizada el 15/01/04 en su domicilio del barrio Caisamar, acompañado de su señora esposa.

[44] Fueron consultados los diarios La Capital y El Trabajo del mes de Enero de 1959.

[45] Fuerza Aérea Argentina,...op.cit. Informe Final de Accidente de Aviación Nro. 1191.
[46] Fuerza Aérea, op.cit.
[47] Entrevista a Marcelino Sotura realizada en su domicilio de La Plata, el 15/12/02
[48] Realizaba el curso de buzo táctico en 1959.
[49] Soga.
[50] Para leer sobre los buzos tácticos remitirse al capítulo 5.
[51] Entrevista realizada el 20/02/02 en su domicilio de la ciudad de Mar del Plata.
[52] Entrevista realizada el 27/07/2001.
[53] Armada Argentina... Cincuentenario, op.cit.
[54] Publicado en el diario El Trabajo el Miércoles 18 de Noviembre de 1964, página 4.
[55] Publicado en el diario El Trabajo el Viernes 19 de Febrero de 1965.
[56] Entrevista realizada el 9/11/03, almorzando en el COM, Círculo de Oficiales de Mar de Mar del Plata.
[57] Entrevista realizada el 15/01/04 en su domicilio del barrio Caisamar, acompañado de su señora esposa.
[58] Un ejemplo de esos “folletos” es la carpeta del sr. Droguetti, que pude fotocopiar en Rosario.
[59] La Capital, Setiembre de 1955.
[60] Entrevista realizada el 27 de Enero de 2003 en la ciudad de Rosario.
[61] El monumento mástil en homenaje al General Belgrano se encuentra actualmente en la plaza del mismo nombre, comprendida entre las calles Ortiz de Zárate, Hernandarias, Juramento y Alejandro Korn. Al momento de finalizar este libro, Marzo del año 2005, debo afirmar que da pena por el estado de abandono. Parece más una ruina arqueológica desprotegida que el homenaje a un prócer en una zona con alta densidad de población y a pocas cuadras del centro portuario.
[62] Boletín Municipal, 1953, Febrero, página 68.
[63] Chacra 90, manzana 90.
[64] En Boletín Municipal de 1953.
[65] La Capital, 24/07 y 4/07 de 1957.
[66] La Capital 26/08/1955.
[67] La Capital, 01/06/1955
[68] La Capital, 30/07/1955.
[69] La Capital, Lunes 15 de Agosto de 1955.

CAPÍTULO 5: WOLK, DE LOS “GAMMA” A LOS “TÁCTICOS

El modelo italiano de la “Décima Flottiglia Mas”

Durante la Primera Guerra Mundial, nadadores italianos realizaron ataques colocando cargas explosivas en el casco de buques enemigos. Esos hombres fueron los antecesores de los “hombre rana”. Luego, a fines de los años treinta, con el apoyo del Duque de Spoleto y a pesar de la actitud negativa del Estado Mayor de la Marina Real Italiana, se desarrolló el torpedo guiado por buzos conocido popularmente como “maiale” (chancho) o SLC (siluro a lenta corsa).

El curso de la Segunda Guerra Mundial pudo haber sido diferente, si hubiera sido bien utilizado por la dirigencia militar de Italia el exitoso ataque a los acorazados ingleses “Valiant” y “Queen Elizabeth”. Esos buques fueron inutilizados cuando estaban fondeados supuestamente protegidos, en el interior del puerto de Alejandría. Esa noche de Diciembre de 1941 sólo seis hombres de la X Mas, hicieron una proeza que fue alabada incluso por sus enemigos. El propio Churchil, Primer Ministro inglés, los elogió por su valor y habilidad extraordinaria. Esa acción fue quizás la más impactante o la más novedosa. Pero, no fue la única. Los hombres de la Décima Flotilla Mas hicieron un trabajo subacuático que desequilibraba la acción de los ingleses. Varios ataques con torpedos guiados por buzos se llevaron a cabo desde el submarino Sciré, al mando del príncipe Julio Valerio Borghese.

En la primavera de 1942, Borghese quedó a cargo de todas las operaciones submarinas de la Décima Flotilla. El peñón de Gibraltar y las actividades marítimas ahí realizadas eran de sumo interés para continuar la acción de ataque subacuático. Mientras se preparaba el lanzamiento de torpedos guiados, la iniciativa quedó bajo la responsabilidad de los hombres del grupo gamma, quienes pudieron concretar ataques hacia varios buques ingleses.

La manera de operar de la Décima Flotilla (X Mas) hizo que se conformaran dos grupos bien diferenciados: a) el grupo gamma o de natación, b) los tripulantes de torpedos “maiale”.

Ricardo Hernán Nolte Polledo[1] , siendo Teniente de Navío y buzo táctico argentino en 1975, escribió el siguiente relato explicativo sobre los “hombres gamma”: *“...veamos qué eran los hombres gamma, que tomaron el nombre del traje antiexposición a los rayos gamma. Su creador fue el teniente de navío Wolk (quien luego de la guerra se desempeñó como instructor de buzos tácticos en nuestra Armada). Este reclutaba a los nadadores que intervenían en los campeonatos italianos de fondo (en distancias entre 6 y 10 kilómetros), los vestía con trajes secos antiexposición, y luego de un riguroso adiestramiento los lanzaba a nado desde pesqueros o submarinos hacia los buques enemigos, llevando a remolque una carga de 7 a 15 kilogramos de TNT con espoleta de tiempo.*

El éxito inicial obtenido en la bahía de Gibraltar, donde hundieron el noventa por ciento de los buques mercantes que fondeados fuera de las redes de protección esperaban la formación de un convoy, les dio un notable impulso, fundamentalmente contra buques mercantes y petroleros fondeados.

Una nueva espoleta a hélice, que provocaba la explosión después que el buque navegara de 10 a 20 millas, sustituyó a la de tiempo y permitió operar desde puertos neutrales.

Inofensivos empleados consulares, que en realidad eran hombres gamma, aplicaban durante la noche las cargas a los buques aliados, que se hundían inexplicablemente a varias millas mar afuera. La cantidad de buques hundidos o averiados dio lugar a erróneos informes de campos minados y de ataques de submarinos.

Esto originó un gran esfuerzo en operaciones de antiminado y antisubmarinas por parte de los aliados, sumándose así al hundimiento de los buques una distracción inútil de sus fuerzas navales."

El testimonio de un "gamma" italiano: Alberico Faedo

Alberico Faedo nació el 18/12/1919, en Chiampo, Vicenza, al norte de Italia. Falleció el 2 de febrero de 2005 en Necochea, Argentina. Fue entrenado en el grupo "gamma" y estaba listo para entrar en combate cuando se firmó el armisticio. Su valioso testimonio hizo posible conocer cómo se realizaba el adiestramiento y poder apreciar el valor de esos hombres. Alberico Faedo[2] narró su historia de la siguiente manera:

Un "renacuajo" ayudando en el crucero "Attendolo"

"...yo navegaba. ....Yo entré en ese grupo (gamma) por casualidad. Yo era navegante En 1939 me embarqué... el 9 de Julio de 1940, el primero aeronaval (ataque) de los ingleses (atacó al crucero Attendolo)... Muccio Atténdolo, el 13 de Agosto de 1942... faltan metros de proa... 27 metros de proa, el primer torpedo sacó 27 metros de proa... reparar la proa...

... luego de haber reparado la proa, estaba en el puerto de Nápoles, amarrado a la banquina... iniciaron el primer ataque aéreonaval americano, la primera invasión.. a las cinco menos cuarto de la tarde... en el día de Santa Bárbara, era un feriado. Santa Bárbara era la protectora de los explosivos y de la pólvora... bueno, la primera vez que atacan los norteamericanos bombardean en Italia. Llegaron sin alarma aérea, sin nada, como si fuera un día de paz... fue en la banquina... puerto de Nápoles.. yo estaba en popa, en cubierta de popa...

...El 4 de Diciembre de 1942 me hundo, se hunde en batalla en un crucero... me hundieron en el puerto de Nápoles... el 4 de Diciembre de 1942, se hunde... De todos los que éramos a bordo como 500.. prácticamente quedamos... de la tripulación que estaba a bordo quedamos 22 incólume, 180 quedaron mutilados que los pudimos recuperar y salvarlos. Los muertos fueron 300. Todo un desastre. Como era personal de máquina, yo era uno de los más viejos a bordo... Sí!!! Yo tenía 22 años... (pero era uno de los más viejos) Sí, de a bordo sí..... el crucero Muccio Attendolo... un crucero de 5000 toneladas... quedé naúfrago en el Puerto de Nápoles. Y, ahí formaron un equipo de salvamento para ver de recuperar, liberar la sentina y recuperar el casco. Vinieron el personal de buzo... como yo era personal de máquina, conocía todo lo que

era doble fondo, tanque de combustible, sala de máquina...

...oficial de máquina era un cargo que uno tiene. Yo era sargento de máquina, encargado del combustible y agua; por lo tanto, conocía todo lo que eran los depósitos. Entonces, el jefe de la operación, coronel Spinelli, me retiene y me hace parte del personal militar de recuperación... el coronel que estaba a cargo de la operación me retuvo porque necesitaba gente que conociera perfectamente bien el barco, cuáles eran los lugares que estaban más dañados, adónde había la posibilidad de achicar o de comprimir aire para vaciar tanque, todas esas cosas... y facilitar el recupero...

...yo conocía el trabajo de buzo. Había practicado el autorrespirador para emergencias. Entonces, visto que... los buzos, después explicarles el camino más fácil para llegar a interpretar, tal cual o tal válvula, para facilitar el desagote de los tanques... eran buzos de escafandra y autónomos también (los que trabajaban en el salvamento del crucero)... entonces, no encontraban a veces el lugar que yo les decía... alguna vez, los buzos no encontraban el camino correcto del lugar, adónde había una válvula, una puerta, abrir o cerrar... le pido al coronel, pensando entre mí, entre comillas: -Si me deja colocarme el equipo y que un buzo me acompañe... el coronel lo autorizó, Franco Spinelli y siguió trabajando...Así hice y tuvo éxito...

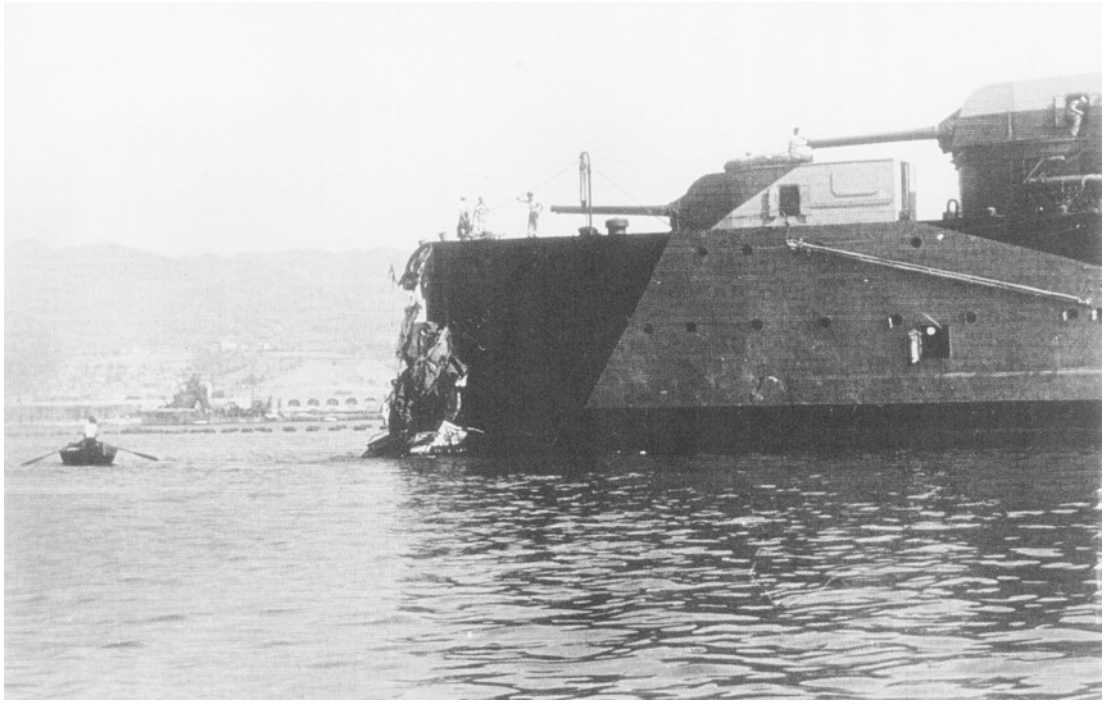
...me puse el Pirelli y yo lo acompaño para encontrarlo... y así empecé a trabajar de ***renacuajo*** *prácticamente. De entrada, empecé con el autorrespirador Pirelli, el circuito cerrado...Hacía prácticas de buceo prácticamente deportivo, de salvamento a bordo, con un autorrespirador para saber dónde había válvulas obstruídas que no andaban... el entrenamiento que justificaba la necesidad del trabajo a bordo. Éramos tres de máquina...*

...un día vino de visita al personal... había dos buzos tácticos, Di Lorenzo y el otro... esa gente dependía del comandante Borghese. Encontrándome disfrazado de buzo táctico, y preguntó: -¿Quién era? Y, entonces, el comandante Spinelli explicó que me gustaba esa tarea y que estaba facilitando la tarea a los buzos, porque yo conocía perfectamente el barco. Entonces, me anota mi apellido en un sobre, para que una vez terminada la tarea fuera a la escuela de los sommozzatori, de los buceadores en Livornio... que tenía una cierta capacidad para esta profesión...

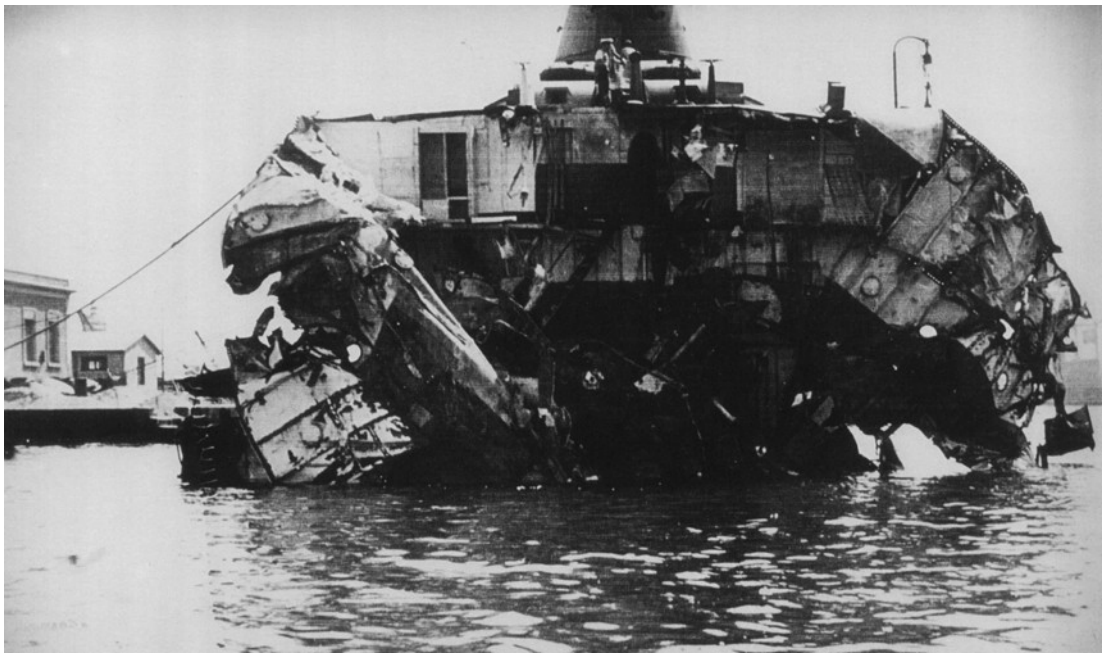
...en un bombardeo del 27 de Febrero de 1943, un bombardeo aéreo en el puerto de Nápoles, que vienen los norteamericanos... dañaron todos los medios, containers, guías... destruyó todos los elementos destinados al reflotamiento del barco, compresores, bombas de achique, de todo... algún muerto también... falleció el segundo del grupo de rescate del barco, Ingeniero... fue al lado mío, segundo jefe Diotti, Ingeniero Diotti, falleció... quedó destruido prácticamente, el abandono del Attendolo, abandono del crucero... se suspendió la tarea de reflotamiento... El comandante de salvamento me despide... y el 15 de Marzo del mismo año (1943), me vino el movimiento para ir a la escuela..."

La Escuela de los "Gamma" y el entrenamiento

"... Ahí el Ministerio de Marina me envía a la escuela de buceo en Livornio. Está en el norte, justo adonde pega la vuelta el Golfo de Liguria, en la provincia de Toscana, a



5-1: Crucero “Attendolo” dañado después del ataque en 1942. Al lado una pequeña embarcación con un remero. Nótese la diferencia de tamaño. Foto gentileza de Alberico Faedo.



5-2: El crucero “Attendolo” prácticamente destruido en 1943. Foto gentileza de Alberico Faedo.

unos 200 kilómetros de Génova, y 100 kilómetros de la Spezia... en la Spezia había una escuela de Buzos[4]. Yo buceaba autónomo en Livorno...

...antes de la Segunda Guerra Mundial (los buzos) se formaban en La Spezia, en la Marina exclusivamente, la Base Naval La Spezia... Normalmente, los buzos de Marina, había voluntarios y había de guerra, de los dos...

...En Livorno, sólo buceo autónomo, sommozzatori, en italiano con dos zetas, o buzo táctico o buzo autónomo...

...en La Spezia, la escuela de buceo normal, de escafandra... Escuela San Bartolomeo[5] en la Spezia... había buzos, tipos grandes de la guerra mundial del ´18... todos provenientes de Marina. Trabajaban de forma independiente... nos controlaba la capitanía del puerto... entonces, a través de la Capitanía de Puerto[6] pasaba a buzo...

...me vino el movimiento para ir a la escuela (estaba entusiasmado)... viendo la posibilidad de ... de llegar lo más rápido posible, lo antes posible para ser parte de un grupo de ellos...

...(la selección para el grupo gamma) primero gran revisación médica, para ver ... hasta que se llegaba, se llegaba a un psiquiatra... nos tomaban un test... vos ecribías quién eras, cómo te llamabas, tu padre, tu madre, todo lo que era necesario saber...

...en el hospital era la revisación médica... tomar aire... me la hicieron hacer tres veces porque no podían creerlo. ¿Sabés cuánto tengo yo? Ocho litros[7]. No podían creerlo... y de apnea tengo tres minutos y algo... cuando se acercaron desde la S.S. alemana que querían aprender nuestro sistema... vino uno, se tiró al agua... vino, hizo tres piletas de 25 metros. Entonces, me sumergí y agarré e hice... tenía el corazón que me salía para allá, para la izquierda, veía el frente, hice cuatro piletas y dejé a los alemanes con la boca abierta... en esos tiempos, la revisación médica era muy delicada, muy delicada... se guiaban no solamente de los antecedentes familiares, qué carácter tenía cada chico... había pasado la revisación en carácter y toda la mar en coche... de cuánto llenaba los pulmones, cómo...

...después, cuando entré en la escuela, cada uno te miraba como bicho raro. Pero, yo lo miraba y el otro era más raro que yo...

...la primera inmersión la hacíamos en un cajón de vidrio de tres metros de agua. Si sacabas la cabeza tenías que repetir todo el ejercicio de nuevo. Entonces, afuera estaba el profesor y decía: -Ya está. Tenía que tener una ...(pinza) que te apretaba la nariz para no respirar por la nariz. Al segundo, la expresión... había algunos que tenían los ojos dilatados, y entonces, estaba el otro apuntando todo lo que fuera necesario de ver... hasta qué punto el tipo podía aguantar... estar fuera de su ambiente... se tomaba por ejemplo, de forma sorpresiva... qué arma puede usar... era permanentemente observado...

...A los tres meses, en el mes de Junio, empiezo las prácticas nocturnas... habiendo superado toda la parte teórica y práctica en la escuela. En la que era práctica nocturna, yo estaba en la inspección de cascos..., no sé cómo se llama en castellano, la parte de atrás del casco, la maniobra entre aleta para tener la orientación debajo del casco[8]

... se vivía dentro de la academia, se dormía, se comía... salida a la noche, libertad de salir de franco... pero se vivía dentro de la academia. Se practicaba todos los días la tarea específica. Por ejemplo, los 3000 metros (sí, 3000 metros) de marchas en

fondo, con horas, minutos y una graduación que te daban, con orientación con brújula. Como el agua era limpia, no había problema en eso. La visibilidad de 20 metros ó 25 metros. Se veía bien. Esto era una práctica que se tenía que cumplir para ver si ... cómo era el individuo abajo del agua... 3000 metros... después de toda la práctica que se hacía en una cámara con vidrio, para usar el autorrespirador, era esa práctica bajo el agua... resistencia, capacidad, la habilidad de cada uno, si servía o no para ser un profesional, para calificar... pero, antes de terminar había que ir a 25 metros. Y, ahí se probaba físicamente si el individuo era un sujeto adicto a la hiperoxemia... de 20, 21 que habían llegado solamente 6 pudimos llegar a 25 metros. La máxima profundidad que se podía llegar con seguridad era 25 metros, cosa que después prácticamente no se hace. Ahora es 8... no se morían a los 12 metros. Pero, entre los 12 y los 20 metros, todo el mundo gesticulaba. Las reacciones eran totalmente distintas, patadas, salían borrachos, hablaban y reían más de la cuenta. Esto se vio porque en el caso de Suda, a veces es necesario llegar a esa profundidad (para huir)...

...nocturno, diurno, eso era el entrenamiento de los hombres ranas. Nadaba entre 8000 y 10.000 metros todos los días, practicando ataque con... los primeros gomones eran Pirelli. Tenían un motorcito muy silencioso y se desplazaban a una velocidad de 4 ó 5 nudos por hora. A la mañana salíamos con los gomones, y durante la semana, una o dos veces, hacíamos la práctica de orientación subacua de ataque. La manera de atacar era nadar en superficie de espalda. Tenía la cara tapada con un tejido para mimetizar un poco la figura, y se acercaba al barco suavemente, haciendo como si fuera una cosa servida arriba del agua... Claro, con las patas de rana abajo, no hace ningún movimiento y avanza bien.."

Perder la orientación costaba la vida

"...sólo hubo un accidente cuando hacían una práctica nocturna... el teniente De Negri (?) me parece, sí, sí... estaba haciendo inmersión nocturna debajo del casco. Quería terminar lo más rápido posible la práctica. Se estaba formando un grupo para ir a Gibraltar otra vez. Debajo de la quilla... para explicarlo no es fácil. La parte inferior del barco está soldada. Además, los puntos de las chapas remozadas como de cinco centímetros, siempre tenían bordes que sobresalían. Agarrabas uno de esos bordes y lo seguías, calculabas dónde estabas, la posibilidad de estar en el centro... entonces, te cruzabas de babor a estribor... y tenía que preguntarse siempre al profesor que estaba arriba, desde arriba siempre se sabía dónde tenía que aparecer. Este teniente empezó a dar vueltas. El barco [10] tenía 110 metros, vino la respiración corta y se quedó... lo encontramos. Lo fuimos a buscar tres o cuatro, lo encontramos en el fondo. Ahí estaba. Fue el único accidente del curso de entrenamiento. Algún inconveniente tuvo porque el autorrespirador estaba totalmente vacío...

...había que llegar de estribor a babor. Pero, éste tenía 110 metros de proa a popa y había que recorrerlo... acá venían... estas chapas, venían a los bordes de los dedos. Pero lo que tenía la guía, podía venir de proa a popa. Pero, tenía que calcular cuánto había hecho para llegar al centro del barco. Y, acá, el centro del barco tenía que llegarse y venir arriba. Después, acá estaba el nivel del agua, acá había un bote y acá otro, de manera que, el profesor y los entrenadores se daban cuenta que si usted servía o no.

Se pierde una línea o perderse si fue por la derecha, o fue por la izquierda, en un barco grande, de noche, aunque haya visibilidad es muy grande... la oscuridad cambia... la solución no era sencilla. Lo importante era la ***orientación****, el tipo tiene que saber dónde se encuentra, en qué posición está del barco... hay tomas de agua que tiene que reconocerlas, descargas de agua, las tomas de agua de mar de enfriamiento de la máquina está siempre bajo... la máquina central normalmente está en el centro, y de ahí es más fácil para colocar la carga... ese fue el único accidente del grupo Gamma...*

...el primer síntoma es sueño, adormecimiento... empieza a faltar todo, coordinación, todo...

...Ahora imagínese, usted está debajo de un casco grande, que no ve, de un lado y del otro... algo de luces, se orienta hacia ahí, pero despacito se da cuenta que no es ese, porque le da luz a la espalda, no ve, no era agua tan limpia que le deja ver de proa a popa, y de babor a estribor... en un barco grande... es muy difícil... uno empieza a dar vueltas, uno no se da cuenta... todo el mundo normalmente en lugar de ir en línea recta, empieza a girar en círculos, en redondo... no ha habido quién lo pueda explicar qué es lo que pasa. Donde se pierde la orientación de abajo está perdido. Estamos en un ambiente que no es el nuestro, que nosotros tenemos que adaptarnos a él y ganarle, ***adaptarnos a él y ganarle****..."*

El trato con los oficiales

"...se llegaba a una confianza única... no existía el oficial... la diferencia entre el marinero, oficial... yo no me animaba a ofrecerle a un oficial un cigarrillo, pero cuando aprendí en la gamma, era fácil decir: -¿Tiene un fósforo? O ¿Tiene un cigarrillo? Se entraba en otra. Se comía todos en la misma mesa... la importancia del grupo, la familiaridad que había..."

Plan de ataque a Necochea

"... yo estaba destinado a Necochea [11]. Hubiera venido con los submarinos para atacar los barcos de provisiones, que tenían los ingleses acá. Sabíamos de los barcos de los ingleses. Les poníamos la carga de 8 kilos... se colocaba la cápsula que mandaba la detonación... el barco estaba en el puerto, cuando salía, cuando tomaba la velocidad de 5 millas, la hélice empezaba a dar vueltas... dejaba libre el percutor y a las 10 horas detonaba. Eso era con los del grupo gamma (buzos tácticos)... (la posibilidad de venir a Necochea) y fue en el año ´43 o ´44... (Necochea era el único lugar que les interesaba para atacar?) Claro, para nosotros sí. Para los alemanes era dónde tenían más posibilidad de atacar con submarino. Italia estaba muerta. Yo estaba en el grupo con los alemanes para colaborar con Italia como saboteador. Eran seis personas del grupo..."

El armisticio y el caos

"...Lo que pasa es que, cuando terminó la guerra, cuando vino el armisticio... yo me encontraba en la escuela... llega el 8 de Setiembre de 1943, el armisticio... Italia se separa de Alemania, era el famoso armisticio... las fuerzas armadas italianas, la flota se retira, se entrega a los ingleses. El grupo al que yo pertenecía quedamos

abandonados, sin oficiales, sin nada, a la iniciativa de cada uno... fueron días de desorden total. Por lo tanto, yo me retiro y me voy a mi casa... Resulta que después me voy a mi casa, y ahí se formaron las primeras bandas de guerrilleros...

... Yo tenía un tío con casa en la provincia de Vicenza. Me fui a la casa de él. Me buscaban... Y ahí conocí a los primeros guerrilleros, el 20 de septiembre del ´43... Y dijeron: -Tenemos que matar al intendente porque es fascista. –Pero, escúcheme si usted agarra a mi sobrino... si nos conocemos desde chico, desde el colegio... pero ahí había un cambio total... para ser partisano[12] no me gustó...

...no, no, no, agarrar no pudieron... formaron un grupo para combatir en contra de la invasión alemana. Llamémosle entre comillas invasión, porque los alemanes ya estaban y no nos habían invadido. Y, ahí empezó el asunto político... yo sabía que había caído Mussolini. Entonces, cuando me encuentro con los primeros grupos de guerrilleros y hablan de matar a fulano o ... al otro por fascista o algo por el estilo, entiendo que quieren suministrar una justicia por mano propia, totalmente ilegales... y discriminan... Matar un alemán, un soldado alemán... había una represalia de diez por uno, y me sigo preguntando, quién es más responsable, el que mata un alemán o los alemanes que matan diez..."

Seguir la guerra "por honor"

"...Yo decido tener a mi familia. Mi hermano estaba prisionero de los alemanes, que yo sabía que había ido por mal camino. Me encuentro con compañeros del grupo Gamma y me voy con ellos... el grupo Gamma era... en Livornio, mientras practicaba en la escuela, existía el primer grupo, de lo que se había llamado hombre rana, entre comillas llamado grupo Gamma... ser de ese grupo, de táctico u hombre rana... comandado por el que tuvo la idea de formar ese grupo de asalto, siempre dependiendo de la Décima Mas, el teniente de navío, Eugenio Wolk. Ese señor, es que en 1948, inicia la Escuela de Buceo Táctico en la Base Naval de Mar del Plata, venido especialmente de Italia...

...yo me encuentro con los compañeros del grupo Gamma, que los conocía y ellos a mí. Se formó un grupo para atacar, seguir la guerra en contra de los ingleses, totalmente apolítico. ***Nuestra guerra era en contra de los ingleses y por honor****. Se había recuperado mucho material de lo nuestro. El apoyo venía directamente de los alemanes. Ese grupo no pudo operar con lo programado por falta de medios y de tiempo...*

...el 24 de Abril del ´45, en ese día, con cuatro renacuajos del grupo Gamma, el comandante Borghese, me había pedido de ir a Génova y cortar todos los cables que conducían a las minas, que habían colocado en los muelles los alemanes en la retirada del puerto de Génova... Ya habían dinamitado todo el puerto de Génova. Entonces, de acuerdo con el Alto Comando Liberazione Alto Italia, se había organizado que cumplieran esta tarea, cortar los cables para evitar la voladura del puerto de Génova. No llegamos a hacerlo..."

Prisionero de los aliados

"... Al terminar la guerra, en Mayo de 1945, con otros seis compañeros del grupo

fuimos detenidos por los ingleses como gente peligrosa... a seis.. detenidos en el puerto Sant´Andrea, donde se formó ese grupo, la experimental sección... Terminada la Segunda Guerra en Julio del ´45, estaba el Centro Experimental formado por un grupo de la Décima Mas...

... yo pertenecía al grupo gamma (buzos tácticos), y estaba el grupo de los maiale. A los maiale los habían hundido en distintos lugares... cuando me agarran a mí, éramos catorce del grupo de Décima y nos llevaron detenidos. Nos tenían custodiados, de paso, nos preparan para el rastreo de las minas, en particular en el puerto de San´t Andrea de Venecia que estaban preparados... Nosotros trabajamos con los ingleses ad honorem. A mí me trataron bien. En el puerto de San´t Andrea, en Venecia, tuvimos que sacar los maiale, que eran seis y hacíamos prácticas para los ingleses y norteamericanos... hoy día creo que todavía son efectivos porque no entran en el radar, porque es una línea demasiado chica. Se les puede dar la profundidad que quiere. No es una masa grande, si es una masa grande lo pesca... ...cuando fui preso de los ingleses... estuve catorce meses con los ingleses... los norteamericanos cuando fui preso, formaron la escuela Centro Experimental[8], estaba dirigido por Lionel Crabb y el coronel norteamericano, Anthony Marzullo. Éramos 14, donde se experimentó por primera vez la mezcla de helio y oxígeno[9]. Estaba en el puerto de San Andrés (Sant´Andrea) en Venecia. Los primeros fuimos nosotros...

...experimento y demostración de todo lo que hacía en el agua... todos trabajábamos con... la mina magnética. Se trabajaba con el autorrespirador autónomo... el rastro de la mina magnética colocada por los alemanes... no la bomba, la mina... yo iba arrastrando... se veía. Las bombas magnéticas son, prácticamente como un torpedo manual. Los alemanes las sembraban, las fondeaban, no las puso un buzo. Solamente detonaban después de un cierto número de pase de barcos, por eso el arrastreo de la mina a los ingleses les resultaba un poco incierto... porque después de ver pasar durante un mes, pasaba un barco y volaba..

...Crabb era irlandés y detestaba a los ingleses y nos llevábamos bárbaro. Estuve catorce meses (en el Centro Experimental de Sant´Andrea)... Lionel Crabb me llevó a mi casa cuando nació mi hijo....”

¡Huyamos, es el de la X Mas!

“...(los buzos prisioneros en Sant´Andrea podían salir a visitar a sus señoras) una vez, los dos ingleses que me llevaron se olvidaron de venirme a buscar... se fueron... volvieron a Sant´ Andrea y dieron la voz de alarma. Yo salí de casa para ir. Tenía que encontrarme con ellos y no estaban. Ellos dijeron que me buscaron y yo no estaba... y pensaron que... vinieron con doce soldados italianos armados. Habían bloqueado el puerto de Venecia... un desastre... y yo tenía fama de malo, de la X Mas... la policía cuando me vieron llegar con la bandera rajaron todos... dábamos miedo nosotros... la bandera de la X Mas, fondo azul, calavera con la rosa en la boca... en la playa, me encontré con otro de la X Mas, pero era de tierra... empezábamos a cantar el himno de la X Mas... (y Faedo volvió a Sant´Andrea)...”

Los comienzos en Argentina

"... Luego (de ser prisionero de los ingleses) me pasaron bajo la administración italiana. Me discriminaron. No pudieron probarme ninguna culpa política, ni nada. Me dejaron libre. No había sido aceptado como militante agradable, me trataron de colaboracionista con los alemanes... (se vino a Argentina buscando un lugar pacífico para vivir con su familia)... después de terminar la guerra, en el ...vinimos acá... llego el 7 de Agosto de 1949 en Buenos Aires...

...no tenía nada, no me inscribí en ningún lado... cuando yo vine acá Prefectura tampoco nos controlaba... cuando yo empecé a trabajar acá en el ´50, nunca me habían pedido.. empecé a trabajar de buzo en Campana.... Empecé a bucear en 1950, en el reflotamiento del buque Salta contratado por una firma, en Campana... me presenté a Marina. Me obligaron a la revisación médica y me dieron el número 67 en Prefectura... número 67 en Prefectura...

...yo trabajé con traje pesado en Campana... reflotamiento del Salta con Pablo Klein..."

Faedo, el "explosivista" que hace: ¡Boom!!

"...(Acá en Argentina) trabajaba con Caballero y Prado haciendo el trabajo de voladura en Necochea ... en Puerto Quequén hice el estudio de la salida de perfil 90, de todo el material duro... de ahí ganaron la licitación de ampliar la abertura de la escollera del Club Náutico. Ese trabajo fui a hacerlo yo y al mismo tiempo estaba haciendo el sótano del Maral 27 (edificio habitacional costero)... era ampliar el paso de la escollera del Club Náutico, al mismo tiempo trabajaba haciendo el sótano del Maral 27... Chapaleo[15] *no fue contratado, venía a veces, guardaba los explosivos que utilizaba... tenía el galpón que se quemó al lado de la Prefectura... para ese trabajo estaba Miguel Angel Soto... salió de los buzos tácticos... en este trabajo Jorge*[16] *vino a dar una mano, venía para aprender, para lingar alguna piedra... cuando había alguna piedra, desde arriba la sacábamos..."*

En el transcurso de las sucesivas entrevistas realizadas al ex-gamma, Alberico Faedo explicó que, debido a las necesidades de obra e infraestructura de la República Argentina, siempre tuvo trabajo como explosivista. Viajaba por el país junto a su señora, Emma, llevando consigo las cargas y detonadores incluso en épocas de violencia política. Sonriente, Faedo afirmaba que una explosión tenía que hacer: -BOOM!!!!! bien fuerte, con mucho estruendo, sino "no era una explosión". Realizó demoliciones e hizo volar piedras en Bariloche, en el sur, en Mar del Plata, Buenos Aires, recorrió prácticamente todo el territorio argentino. Alberico Faedo, el ex-gamma, el explosivista, fue parte de la historia subacqua italiana y argentina.

Los comienzos del buceo autónomo: el testimonio de Marcelino Sotura

Marcelino Sotura[17] nació en La Plata, el 1 de Mayo de 1919. Fue destinado al torpedero La Rioja Como buzo[18] salvamentista de la armada, siempre dependiendo de la estación de salvamento y buceo de Puerto Belgrano. Tuvo trabajo en otros buques para revisar hélices, limpiar rejillas y hasta para: *"... o se caía la **parker**[19], porque en aquellos tiempos se le caía la lapicera parker (a un oficial) y había que ir a buscarla.*

Así que figúrese lo que es estar en el fondo lleno de barro con un dolor terrible buscando una lapicera y encontrarla, siempre se encontraba..."

¿Cómo se produjo el cambio de experimentado buzo salvamentista a asistente de Wolk e instructor de buceo autónomo? Marcelino Sotura lo explicó de la siguiente manera: *"Me habían prometido que después del salvamento que había tenido en Buenos Aires del 9 de Julio, iba a ir de pase a Río Santiago porque yo vivía en La Plata pero siempre estaba en Puerto Belgrano... porque todos los barquitos iban a Puerto Belgrano. Me habían prometido el pase a Río Santiago. Llegaron los pases y a Puerto Belgrano otra vez, al acorazado Moreno. Siempre a cargo de los trabajos de la estación de salvamento de Puerto Belgrano. En ese ínterin, llegan Wolk junto con el teniente Porretti reclutando gente para hacer el curso de buceo autónomo... que ahí es donde nace el buceo autónomo...*

...se cita a todo el personal. Yo fui a averiguar qué era. Como el curso se hacía en la Escuela de Mecánica de la Armada, en Buenos Aires... en la pileta de la Escuela de Mecánica... como yo era buzo directamente me anoté. Y, como Wolk no tenía ningún asistente ahí quedé. Yo fui asistente de Wolk y de ahí me quedé yo como instructor, porque yo ya era buzo que tenía antigüedad... 10 años de buzo de profundidad y de ahí quedé como instructor..."

El primer curso de buzos autónomos 1948-1949

El primer curso de buceo autónomo, la novedosa experiencia pionera en Sudamérica cuyo responsable era Eugenio Wolk, se realizó desde el 5 de Octubre de 1948 hasta el 30 de Mayo de 1949. Si bien dependía jurisdiccionalmente de la Escuela de Buceo de Mar del Plata, se inició en buenos Aires.

Marcelino Sotura pudo brindar detalles de esa experiencia: *"... fueron muchos, mucha cantidad. Aparte de la parte física había natación para que se desempeñara bien en el agua. El único buzo salvamentista (era Sotura)...Luego del primer curso fue obligación de que todos los buzos tenían que hacer ese curso, incluso los oficiales...*

...el primer curso fue parte en Buenos Aires y después en Mar del Plata. La primera parte en la Escuela de Mecánica, la parte natación, todo pileta, nadar bajo el agua, enseñar a flotar, permanecer en el fondo de la pileta acostado y aparte nos hacía nadar ida y vuelta, ida y vuelta hasta que no dábamos más... toda la parte física...

(no hubo clases de aula) ... todo pileta y parte práctica, o sea, lo referente a la permanencia en el agua sin equipo, sin nada...

...del 5/10 del ´48 al 30/5/49... ve que acá [20] dice todo depende de la Escuela de Buceo. Nosotros no fuimos de pase a la Escuela de Mecánica. Nosotros dependíamos de la Escuela de Buceo y la Escuela de Mecánica prestaba la pileta. Por eso, no figura en ningún lado que se inició en la Escuela de Mecánica... porque en realidad, era que en ese momento el único que tenía pileta... usamos las instalaciones, y luego pasamos a Mar del Plata directamente y la parte de pileta la hacíamos en la pileta del casino. Siempre durante todos los cursos se utilizaba la pileta del casino...

(acá en Mar del Plata hicieron)... todo lo referente a trabajar con el equipo... circuito cerrado. Era Pirelli no me acuerdo el nombre. Era un pulmón, alimentado por dos botellones de oxígeno, con un tanque interno de cal sodada que absorbía el anhídrido

carbónico durante la respiración, se maniobraba con un robinete que tenían los botellones de oxígeno...

...no, no se ponía lastre. Los mismos botellones se usaban de lastre. Pesarían 8 kilos los dos...

...el traje era tipo canguro. Tenía una ruedita... se enroscaba... toda la goma finita en el abdomen..."

Sotura y su época de instructor

Cuando finalizó el primer curso de autónomo en 1949, Sotura continuó en la Escuela de Buceo, pero como instructor. Sus palabras fueron: *"...Bueno, yo continúo en la*

5-3: Primer grupo de "hombres ranas". Los escritos fueron realizados por Atilio Porretti, quien se encuentra entre Wolk (el más alto con anteojos) y Liebb. Sotura está atrás de Wolk. Foto gentileza de Ana Porretti.

Escuela de Buceo... quedo como instructor de profundidad, de buceo autónomo y aparte de los otros cursos que tenía. Yo tenía el curso de combatiente anfibio... enseñaba explosivos junto con Wolk, enseñaba desembarco en bote de goma y todas esas cosas. No me acuerdo de las siglas. Había cursos de antes como por ejemplo, submarinistas... Estuvieron becados del ejército de Santo Tomé, el primer curso Rodríguez Saa, Palleros, Giménez... fue en el ´51 o ´52...lo de Santo Tomé... equipo de autónomo en ese tiempo, porque son pontoneros para demoler puentes y esas cosas...

... te explico. Los ejercicios eran todos de noche. Los hombres ranas a veces venían nadando desde el Faro hasta la base, hacían ataque de buques y esas cosas... desembarco en barco y en la playa desde bote de goma... y yo los traía a la playa de Estrada, ahí hacían ejercicios. Mi señora les preparaba el chocolate... con el camión... salían congelados... se largaba en el Faro y a veces no llegaban. Con los camiones me recorría toda la costa a ver dónde aparecían... aparte en invierno, un frío bárbaro... el más lento tenía un tiraje más corto... salían todos juntos...no tenían brújula, porque... se tiene que orientar por la costa, si hay un árbol o algo así... no se justifica la brújula... los ejercicios siempre eran en invierno y de noche... así que salían congelados... mi señora... nosotros vivíamos en Caisamar, entonces yo iba con el camión y llevaba los termos grandes con chocolate...

...(es prácticamente el primer instructor de los tácticos) claro, porque yo no soy buzo táctico. Es un título honorario. Yo nunca hice el curso de buzo táctico. En el primer curso yo salí como buzo autónomo, y quedé como instructor de los autónomos y de los tácticos. En los papeles creo que no estoy como buzo táctico. Tengo el título honorario que es el que tengo ahí...

...(la intensidad de entrenamiento) 1000 metros de distancia sobre la costa, las instalaciones... hacen la aproximación en superficie... cuando se van acercando se sumergen, por eso es que tienen todo a mano... no llevan la luneta porque el buzo autónomo... a través de la luneta, como tiene un vidrio y eso se refleja a lo mejor desde la costa... se ve el reflejo... el buzo táctico no lleva la luneta. Únicamente lleva la boquilla, que la lleva colgando, se la coloca y se sumerge. Puede sumergirse 20 centímetros, 30 para evadir y luego vuelve a salir... no tiene luneta, el equipo trae el pulmoncito, los botellones y el chupete, no más...

...nosotros también al principio teníamos que caminar por la dársena, pero una cosa es caminar por la dársena y otra cosa caminar por la playa... en la playa, no hay nada, ni un caracol, nada, no se ve nada... si bien es agua de mar no se ve nada...

...en lo referente al agua más o menos yo sabía. En cuanto a explosivos lo hacía Wolk, preparar las cargas... íbamos a Laguna de los Padres de asado...

...el buzo nunca ve nada. Es muy difícil. Es todo al tacto, todo al tacto. Usted se acostumbra. La práctica lo hace... igual con la luneta muchas veces se filtra agua. Nosotros usamos siempre el de oxígeno, de circuito cerrado. No llegamos al de aire, no llegamos al de aire...

... los de submarino hacían el escape de campana. Lo hacían conmigo. Es una plataforma con media campana... después se llenaba de agua hasta la mitad y se sumergía en el fondo de la dársena...

...(ejercicios de apnea) haciendo un trabajo (los alumnos)se olvidan, del afán de

hacer bien un trabajo se olvidan que están sin respirar y aguantan 2, 3 o 4 minutos... la práctica de contener la respiración es sólo para que el hombre tome confianza. A mí me ha tocado, por ejemplo, los Infantes de Marina que no saben nadar, vio y en una semana yo les enseñaba a nadar, no a nadar, sino por lo menos saber flotar... el Infante de Marina es especial... se le dice: -usted respira hondo, aspire y se tira. ¡Aspire! Entonces para que el cuerpo flote enseñaba a contener la respiración...

...(la escuela en esos años) la cámara estaba afuera, pero después se metió adentro... el tanque se trajo... por unos rodillos hasta donde está colocado ahora. Se colocaron los vidrios todo. Eso lo hicimos nosotros, ***todos los buzos****...*

...cuando yo me fui [21] él estaba (por Wolk). Yo me fui y quedó Liebb. Manavela quedó después. Liebb hizo el curso de autónomo junto conmigo..."

Finalmente, con fecha 29 de Junio de 1954, hubo un reconocimiento a la acción de Marcelino Sotura como instructor y responsable de la "dirección de los cursos bajo su supervisión". La felicitación firmada por el jefe Teniente de Navío, Nicolás Cuneo, destacaba "sus elevadas dotes de conductor de hombres".

ORDEN DE JEFATURA Nº 6/954

OBJETO: S/ FELICITAR CBO. SOTURA

El suscripto, con íntima satisfacción me complace en destacar al personal del Centro, la actuación "Sobresaliente" de uno de sus miembros.

El Cbo. Ppal. Mar (Buzo) R.A. 49402 MARCELINO SOTURA ha tenido a su cargo la difícil carga de dirigir a los cursos S.B..... 26 de Buzos Tácticos, asumiendo en esta ocasión la misión de Instructor que le correspondería sino también la responsabilidad de la dirección de los cursos bajo la supervisión del suscripto.

El Cabo Sotura ha logrado superar esta tarea con pleno éxito, logrando el máximo rendimiento de todos los alumnos, objetivo que alcanzó gracias a sus elevadas dotes de conductor de hombres, y que por si solo explica tan halagüeño resultado.

Gracias a esta rara cualidad y a su capacidad profesional, pudo infundir a los alumnos un entusiasmo, cordialidad, espíritu de cuerpo y de disciplina militar, noción del deber y cariño por la especialidad realmente admirables.

Cabo SOTURA: Tengo el agrado de hacer llegar a Usted mi más sincera felicitación por su labor.

En un apretón de manos, humilde simbolismo de mi reconocimiento, va expresa también la felicitación de todos los que conocieron su actuación y muy especialmente el agradecimiento sentido de quienes han tenido el honor de ser sus discípulos.

MAR DEL PLATA, 29 de Junio de 1954.-

HAY SELLO

Fdo. NICOLÁS V. CUNEO
Teniente de Navío
Jefe

¿Buzo de profundidad y autónomo? ¡Me voy!

La época del buceo exclusivamente salvamentista llegaba a su fin. Tal como lo mencionaba el capitán Porretti [22], los "buzos antiguos" desconfiaban de los nuevos

equipos autónomos. La obligatoriedad de hacer el curso con esa novedad molestó a más de uno. Sotura recordó que: *"...el buzo de profundidad tuvo que ser autónomo. El que no lo hizo se tuvo que ir. Hubo buzos que renunciaron. Claro, porque... el buzo de profundidad es... a pesar de que uno lo ve adentro de una cosa extraordinaria, difícil, arriesgada, no es así, siempre depende de su compañero, de su pareja. En cambio, el buzo autónomo está completamente solo. Es más difícil todo. Mucha gente no quiso. Eran buzos de profundidad y renunciaron a ser buzos de profundidad, porque no quisieron hacer el curso de autónomo. Se fueron. Cada uno tiene un oficio, igual siguieron en Marina... el de escafandra es más fácil porque se toman todas las providencias, tiene que ser una desgracia, una desgracia..."*

Los testimonios de buzos del primer curso de tácticos de 1952

Nilberto "Pato" Colman

Nilberto Colman[23] nació el 25 de Mayo de 1931, en General Lamadrid, provincia de Buenos Aires. Muy joven, a los 17 años ingresó en la Marina. Siendo marinero apareció en un Boletín Oficial un pedido de aspirantes a buzos tácticos. Siempre había sido muy entusiasta de la natación, así que se decidió y fue a rendir. Sus recuerdos fueron los siguientes: *"...fuimos a rendir, unos 125 muchachos... al Regimiento 5to de Infantería en Bahía Blanca, ahí tenían pileta de aguas calientes... fuimos 125 y salimos 25 aprobados del examen de pileta. Era rendir un largo y sacar una pesa de 5 kilos de la parte más profunda de la pileta, de unos 5 metros. Había que sacarla y mostrarla y luego, sin asirse, de vuelta colocarla en la parte más profunda de la pileta. Y, no había que tirarla para no romper la base de la pileta que era de loza... salimos 25 de ahí y nos vinimos a Mar del Plata. A pocos días, quedamos 20, fueron mermando y a los pocos días quedamos 18... y de ahí para abajo empezaron a renunciar porque no aguantaban el ritmo de la natación o de lo que hacíamos. Al final quedamos sólo seis... los cinco marineros y el cabo y los tres oficiales... de toda la gente... los oficiales sí o sí tenían que terminar... amor propio... más de uno de ellos se le cruzó que tenía ganas de renunciar...* ***era muy duro, muy duro todo****. Lo teníamos a Sotura, lo admirábamos a Sotura... en caso de un combate real les va a salvar la vida... la preparación si entrás en un combate real salva la vida...*

...(los instructores eran) Sotura y Wolk. Ese señor era italiano y acá le habían dado creo el grado de teniente de navío, acá. En Italia creo que también era teniente de navío. Era frío, respetuoso, como él tenía experiencia de guerra y todo, teníamos que acatar lo que él nos decía y enseñaba. Uno comprende que todo lo que uno le enseñan es para bien. Todo práctica, a la práctica real... y después teoría que nos daban así verbalmente. No había que agarrar libro ni nada. Todo teoría verbal y la práctica. Ahí se rendía sobre lo que estaban haciendo, si servías, servías y el que no... (a Sotura)al principio no lo conocíamos, pero tenía ese don, experiencia, amén de haberle gustado tanto lo que él hacía. Así que era el que nos daba el saber. Él decía, tal cosa porque dijo Wolk que había que hacerla y se cumplía. Era muy duro pero era para bien nuestro...

...Wolk[24] enseñó, pero Sotura estaba acá. Sotura era un hombre que seguía la

práctica... siempre digo que todo lo que se aprendía con dureza... el combate no perdona, entonces la práctica le va a salvar la vida... el lema 1º es ***"Hacer el trabajo y volver"****... el lema 2º es* ***"Volver"****..."*

Todo piernas, todo piernas y trotil

El entrenamiento era muy duro, difícil y agotador. Muchas horas de pileta, uso de equipo Pirelli y práctica de explosivos eran ejercicios cotidianos. Colman recordó que: *"...empezábamos... por lo general a la pileta todas las mañanas, a la pileta en el casino, la pileta cubierta... Lunes a Sábados... hasta 100 piletas por día lo mínimo... por lo general mucha pierna... y la pileta la teníamos que cruzar no de punta a punta, sino ... no era un largo de ida y vuelta... era un rectángulo(un largo era una vuelta completa por todo el rectángulo de la pileta)... o sea, que yo calculo, no sé, en vez de 100 serían 200!!... Yo tenía de capacidad pulmonar 3 ½ a 4 litros, no me acuerdo bien.. hacíamos mucho por cuenta propia (apnea), era una resistencia más, una preparación más..*

...Después veníamos acá a la escuela y hacíamos recién la práctica con el equipo. Empezábamos a preparar los equipos. Se hacía práctica acá en la playa de la base... el equipo era el autónomo, el PIRELLI, me acuerdo que eran 2 botellones y el pulmón con la famosa cal sodada y la boquilla, y tenían esa luneta... la parte visor que eran los ojos y la nariz... la boca quedaba fuera de la luneta porque estaba la pieza de boca, como se le llamaba para agarrarla con la boca para respirar, pieza de boca... a los equipos los preparábamos, les solíamos cambiar la cal soda y ya los preparábamos para trabajar...

...Teníamos un equipo cada uno, pero lo teníamos que cuidar como oro. Y, con ese

5-4: Buzo zambulléndose con equipo autónomo en la Base Naval.

equipo, por ejemplo, nos llevaban... íbamos a la escollera sur a la punta y de allá nos largábamos, no nadando crol ni espalda, ***era todo piernas****, por eso que podíamos hacer esas distancias, nos poníamos las aletas... porque en las manos podíamos traer explosivos, elementos como explosor para llevar corriente para explotar. El explosor es como un dínamo para elevar corriente...los explosivos... otros elementos más peligrosos, o sean eso de fulminato de mercurio, entonces había que tratarlo como una niña porque cualquier golpecito o presión fuerte podía hacerlo explotar... el explosivo nuestro era el* ***trotil****. El trotil no es peligroso mientras no haya un agente que lo haga explotar. No es peligroso. Explota si un agente... por ejemplo, el fulminato de mercurio, entonces sí, entonces explota, digamos que lo acompaña...*

...Yo le voy a enseñar a hacer cómo se derrite el explosivo a baño maría. Era como si fuera una cera y hacíamos moldes con él... cierto vacío para que la carga tuviera más agarre o algo así, dentro de lo que tuviéramos que volar. Lo derretíamos al baño maría como si fuera una cera, como un chocolate... moldes tipo sombrero... la parte

5-5: Wolk enseñando explosivos en la playa. De pie, los buzos Colman, Cabello y Ramos. En cuclillas, con las manos en la cara Urbiztondo. De frente, D´Agostino. En el piso, Etchegoyen y Luna. De espaldas, Quiroga y Carrizo. Foto gentileza de Leopoldo Ramos.

vacía debajo de una piedra de 200, 300 kilos, le poníamos el trotil, nos poníamos a 100 metros con un cablecito que teníamos y le metíamos el explosor... todo eso se hacía en tierra como práctica de explosivos... para volar obstáculos porque la base principal era hacer limpiar la costa..."

A la búsqueda del erizo

La práctica con explosivos estaba orientada a "limpiar la costa", es decir, buscar los obstáculos que el enemigo pudiera colocar en la costa para evitar el acceso de embarcaciones. Colman continuó su relato explicando cómo se localizaba el "erizo" u obstáculo": *"... que pone el enemigo obstáculos, unos hierros... eran cruces de hierro que eran puestos antes de llegar para que no desembarcaran los buques o lanchas, y quedaran enganchados en esos fierros, porque inclusive podían perforar la embarcación. Entonces, para que esa embarcación llegara y que no se hiciera daño había que*

sacar, limpiar la parte de la playa... para que las lanchas de desembarco pasaran libremente...

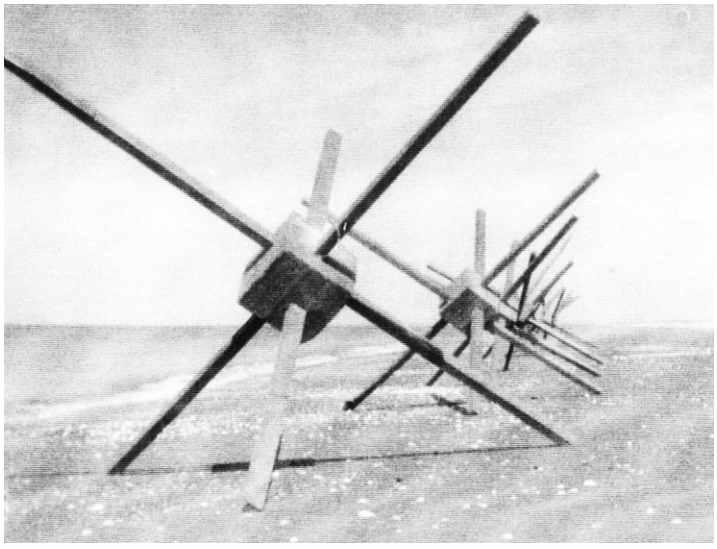
...Teníamos que hacer todo sumergido y desde cierta distancia para que no nos vieran. Veníamos nadando abajo del agua, entonces, como ya se sabía más o menos dónde estaba el erizo, porque ya había habido antes... había habido una exploración para saber dónde estaba el obstáculo... y como ya sabíamos en el mapa nuestro marcado, entonces íbamos directamente adonde estaban los obstáculos. Y ahí, se le ponían las cargas para hacerlos volar, limpiar. Entonces, los barcos de desembarco podían llegar con tranquilidad... la práctica siempre se hacía todos los días. Todos los días había una práctica. A veces, no se usaba tanto explosivo. Se armaba todo pero no se explotaba...

...no teníamos brújula, por inercia... (la visibilidad) era cero, era una inercia que nosotros teníamos. Teníamos que llegar para allá, agarrar para allá y llegábamos. Por eso cuando veo todos los adelantos de ahora, pero no había antes..."

Cuidado con la rompiente

La intensiva y exigente práctica de pileta, donde un largo no era de extremo a extremo de la misma sino la vuelta completa, era sólo de preparación para la salida al mar. De noche, debían hacer largas distancias nadando hacia la Base. La mayor dificultad

5-6: Marcelino Sotura y atrás un "erizo", obstáculo que debían localizar y volar los buzos, colocado en la playa. Foto gentileza de Sotura.



5-7: "Erizos", obstáculos colocados en la playa. Foto gentileza de Leopoldo Ramos.

además del frío era el banco de arena a la entrada del puerto, por las rompientes que provocaba. Nilberto Colman hizo memoria y relató que: *"... Nosotros hacíamos las piletas de día y a la noche decían: -Bueno, hay que ir a nadar a la dársena... sin mencionar ninguna palabra fea... era ponerse el traje, porque el señor Sotura, estaba ahí en la puerta, a esa hora decía: -Muchachos, hay un ómnibus que los va a llevar... para nosotros era normal... por lo general nadábamos en la Base, sacando cuando nos tiraban mar afuera. Hacíamos mar afuera, 30 o 40 millas... salíamos todos juntos, y cada dos, tres nos juntábamos para que no se abrieran del grupo. Íbamos todos*

juntos. Yo no sé las horas que estábamos... solitos, solitos, solitos... de noche... no sé cuánto tiempo. No teníamos noción del tiempo. Hay que cumplir un trabajo o una tarea, así era... A veces nos tiraban a las 10 de la noche y eran la una de la mañana y recién llegábamos a la playa... yo no sé el tiempo que tardábamos, yo no me acuerdo el tiempo. Yo sé que teníamos que llegar y llegábamos... si hacía frío, si hacía temporal no importa, mejor todavía... No lo hacíamos con mar muy alto, pero con mar 2 casi mar 3 sí. Nosotros no teníamos miedo... por eso teníamos mucha práctica en la parte de entrenamiento de piernas, piernas, piernas!!...

...yo me acuerdo una de las tantas... nos tiraban en el mar a unas 30 o 40 millas de los submarinos o con el remolcador Diaguita creo que se llamaba, por lo general siempre se trataba del remolcador... prácticas muy habituales mar afuera, dos o tres veces por semana... entonces hacíamos una cosa, íbamos con rumbo a Mar del Plata, pero siempre tirando... cuando empezamos a ver los destellos de los faroles que están en la punta de las escolleras norte y sur, siempre tirábamos más hacia el norte, porque resulta que, en la entrada de acá de la Base está la escollera norte y sur... acá hay un banco de arena, entonces hay una rompiente muy grande. Y, para evitar todo eso, nosotros ... no entrábamos derecho porque había mucho golpe de mar. Entonces, íbamos buscando el reparo hacia la norte. Y, después sí, cuando llegábamos, llegábamos a la playa... en la Escuela de Buceo..."

Frío... los dedos estaban duros

Cualquier buzo que haya realizado inmersiones en el invierno marplatense puede dar fe no sólo del frío dentro del agua, sino afuera de la misma. Si se realiza de noche, en condiciones difíciles, sin guantes, la cabeza sin protección (parte del cuerpo donde más se pierde calor), se puede considerar un suplicio. Mucha fuerza de voluntad,

5-8: El grupo de buzos tácticos de 1952. Foto gentileza de Leopoldo Ramos.

decisión para cumplir con la tarea encomendada, excelente estado físico, confianza en los instructores y convicción de llegar, eran los motivos necesarios para poder aprobar esas prácticas de natación en mar abierto. El frío era tan intenso que ya no se percibía. Al finalizar el ejercicio y bañarse en la Base, el agua a temperatura ambiente parecía caliente. Colman rememoró lo siguiente: *"...Acá se corría la manga para que no entrara el agua por ahí. Y nosotros teníamos los dedos a veces tan duros, que no podíamos meter un dedo acá, y decir: - bueno, corro esto para que la sangre de las*

manos circule. No, mire, nos sacábamos el traje en pleno invierno y atrás había unos baños. Pero, el baño no tenía agua caliente. Había un tanque acá arriba. Nos sacábamos el traje y nos bañábamos con esa agua que estaba arriba... Y está recaliente!! Mentira!! Era agua natural fría... pero como estaba un poquito más caliente que la del agua del mar, esta agua está recaliente... entonces, nos teníamos que bañar en esa agua helada, y para nosotros, era una cosa que no sentíamos el frío, mirá que nos bañábamos con agua helada... cuando vos salías del agua... para que entrara aire al traje, para que calentara el cuerpo un poco... queríamos meter los dedos (en el traje)para correrlo para atrás, y no podíamos porque los dedos estaban duros. A veces ni podíamos mover las manos, era muy fría... jamás, nunca usamos guantes, jamás... nada en la cabeza, nada. Nada en la cabeza... Por eso digo que yo y todos los otros teníamos un físico privilegiado. Aquí muchos se enfermaron de los oídos... pero, cuando dejaron de bucear que pasó el tiempo volvieron a andar nuevamente... pero yo nunca sufrí de esas cosas.... nosotros no sentíamos nada, nos tocaba nadar eso... nunca sentíamos cansancio... no sentíamos frío... "

El canguro y uñas bien cortitas

Los buzos que han utilizado el equipo Pirelli autorrespirador se han referido al traje como el " canguro". La experiencia de Nilberto "Pato" Colman [25] fue la siguiente: *"... Porque esto era así, estaba la entrada del traje que se le llamaba canguro, sería como un diafragma, uno metía las piernas, y después metía el cuerpo y metía las manos en el equipo, y después como un plato redondo... agarramos... esta pequeña madera y lo empezamos a dar vuelta, ahí para que el diafragma... lo fuéramos cerrando, digamos, obturando la entrada después que se daba vuelta sobre ese plato... cuando mejor estaba hecho era cuando más protección tenía uno para que no entrara agua... una vez que se hacía eso, se cerraba todo el equipo y ya quedaba listo...*

...Otra de las operaciones que había que tener mucho cuidado era... era un cuello muy finito, por eso nos hacían cortar las uñas. Porque, si yo lastimaba mi traje con las uñas entraba agua segurísimo, entonces... había que estirarlo bien, que quedara pegado a la piel y así no entraba el agua. Una arruguita ya le entraba agua, entonces eso perjudicaba a usted, porque antes de ponerse el traje había que ponerse un traje de lana, color azul que era completo... había que cuidar de que no entrara agua porque si se llegaba a mojar el traje de lana... había que cuidar que no entrara agua... si tenía que completar una tarea o un trabajo había que hacerlo sí o sí... (era el único traje que usaron) el único porque no había otro... nosotros estábamos en otro cuerpo, todo táctico, nada de buzo de manguera de salvamento y buceo..."

Inglés por una merienda

El entrenamiento físico tanto en pileta como en mar abierto consumía enormes cantidades de calorías y energía. Wolk era muy consciente de la ejercitación que realizaba y así como exigía un alto nivel de esfuerzo, también se preocupaba por el cuidado de los hombres bajo su responsabilidad. Los buzos tácticos tuvieron un refuerzo alimenticio que asombraba en esos años. Colman también pudo referirse a ese tema: *"...de la práctica de pileta de agua dulce... había que venir a la Base a*

almorzar o al rancho a comer y bañarse. Wolk hablaba cuatro idiomas, entre ellos el inglés. Entonces, él les enseñaba a los oficiales hablar inglés. El señor contador quería aprender a hablar inglés: - Bueno, pero con una condición, vamos a hacer un canje. Yo le enseño a hablar usted inglés, pero usted a los buzos tácticos les va a dar un sándwich bien grande, todos los días a la mañana, a media mañana en la Base, manteca, leche y café con leche y queso (algo así) para recuperar calorías.... quedamos así medio como los niños mimados dentro de toda la gente que había ahí. En medio de los buzos de manguera y conscriptos nosotros tomábamos café con leche, en el mismo salón comedor, en medio de tanta gente con mate cocido y pan... era un poquito... nosotros café con leche, crema, queso..."

El "táctico" de pelo largo

Wolk había traído su experiencia de la Segunda Guerra Mundial y acostumbrado a las operaciones de sabotaje era lógico que, tras varios años de ser el iniciador de cursos autónomos pretendiera un ejercicio más ambicioso. Las prácticas de pileta, mar abierto y explosivos en la playa de la Base, deben haber sido un mero preludio de entrenamiento para la mentalidad del experimentado Wolk. En 1952, dirigiendo el primer curso de buzos tácticos, Wolk decidió hacer el simulacro de sabotaje a la Base Naval de Puerto Belgrano[26]. Indudablemente, quería posicionar a su grupo de hombres en un lugar más alto dentro del combate, capaces de actuar en operaciones más complejas. El sabotaje[27] a la Base Naval de Puerto Belgrano no llegó a concretarse, a pesar que el grupo estaba listo. Como parte del camuflaje, los tácticos debían pasar por civiles y dejarse el pelo largo. Quizás, la parte más difícil en realidad haya sido pasar por la guardia de la Base Naval de Mar del Plata. Colman recordó que: *"...teníamos que hacer un ejercicio de hacer un sabotaje a Puerto Belgrano. Teníamos que salir escondidos de Mar del Plata, de la escuela... teníamos que dejarnos el pelo largo para disimular que éramos civiles. Bueno, entonces vino la guerra del pelo largo de los buzos tácticos... imagino, yo con una gorrita y el pelo largo...: -Permiso Suboficial, necesito permiso para salir franco. Y, el suboficial, que no era de la escuela de buceo, en la salida de la garita grande... y nos miraban: -¿Por qué el pelo tan largo?... Tuvo que hablar con el comandante de los buzos... buzo táctico, pelo largo... tres veces... -¿Por qué tienen pelo largo ustedes?... Creo que cambié una gorra más grande y con eso escondíamos el pelo largo. El pelo largo de uniforme no quedaba bien. La cosa que se llegó... a la preparación, pero no se llegó a hacer el ejercicio... ojo, que ya teníamos todo... dónde escondernos y todo. Inclusive, había unos trenes de cuadra que tenía unas camas y ahí nos podíamos esconder...*

...Tren especial para la tropa de Puerto Belgrano a Buenos Aires, era más barato que el civil. Y, luego teníamos otros lugares para escondernos porque el problema era esconderse de día. Aunque vestido de civil, ahí en la base había mucho operario. Teníamos ropa de civil, de trabajador, de todo... había un mameluco gris dentro del uniforme de fajina, pero no lo llevábamos. Teníamos que llevar toda la ropa preparada como si fuera un obrero. Inclusive, teníamos cajones de herramientas, documento falso, o sea... albañil, electricista, carpintero, todo así... estaba todo muy bien preparado... pero no sé porqué circunstancia no se hizo después..."

¿Los tácticos no aparecieron? ¡Revise su submarino!

Si bien el ejercicio de sabotaje a la Base Naval de Puerto Belgrano no se concretó, los tácticos debieron hacer esa práctica en su propia casa, en la Base de Mar del Plata. ¿Cómo ingeniarse para pasar desapercibido con todo el control de Infantería de Marina, sabiendo que los estaban esperando? Colman recordó esa anécdota, sus palabras fueron: *"...(Wolk no contaba cosas de la guerra) Wolk era muy respetuoso y reservado. Él decía: Acá este buque. Y, tenemos que sabotearlo. Y, allá hay un guardia, meternos de noche, poner el explosivo bajo el casco... eso a lo mejor lo adquirió en la experiencia...*

...Un día tuvimos que hacer un sabotaje de todos los buques y un submarino, que había en la Base de Submarinos de Mar del Plata. Para esa noche tenían un ejercicio... como sabíamos que había un horario por cumplir... Bueno, a las 9 de la noche empieza el ejercicio y termina a las 12 de la noche... pero, era para ahora... pero la noche anterior ya lo habíamos hecho!!!... o sea, que le "metimos el perro"... engañábamos, sabe... porque ellos estaban en toda la parte de la dársena... ellos ponían toda la Infantería... creo que cada tres metros ponían un soldadito de Infantería vigilando el mar. Ahí, con la cabecita vigilando el mar, los ojos clavados ahí. Entonces, dijimos: -A estos les vamos a ganar el combate. Les saboteamos todos los buques y submarinos poniéndoles cosas de madera y ladrillo. Cuando terminó el ejercicio... a la noche, dice: -Terminó el ejercicio y los buzos no aparecieron. Al rato, una nota al comandante del submarino: -Sr. Comandante revise su submarino que tiene una carga explosiva en la hélice y otra en la boca del torpedo... ¡Ja, ja,ja!... los engañamos... tenías que verificarlo y demostrarlo. El buzo iba y acá está señor... Antes nos revisaban por si llevaba algo escondido y dijera acá está y es mentira, no... –Acá está señor, otra bomba. –Sí señor acá está, acá está... lo habíamos hecho la noche anterior!!! ...Ja,ja,ja ... lo hicimos la noche anterior... había otros buques... hasta el Diaguita cayó... porque en el Diaguita, los buzos (los de manguera) tenían su base... ellos no estaban en la Base Naval, sino que descansaban en ese buque... los buzos de manguera... hasta ese buque saboteamos y todos los demás... no se salvó nadie... o sea que, luego llegó una felicitación, pero no se la tragaron así nomás!... ahora bien, se imagina en tiempos de guerra, no hay horario, no hay día, no hay nada. Hay que hacer el trabajo y se acabó..

...para sabotear un buque antes de 100 metros tomábamos un punto de referencia, y cada tanto asomarnos. Porque, había que tener en cuenta que la luneta no brillara contra la luna, porque podía brillar como un espejo. Era salir un poquitito, tomar la orientación nueva y salir del curso del rumbo. Entonces, había que proteger la luneta para que no diera ese brillo, para que el que estaba custodiando a bordo del buque, el centinela no nos viera[28] *...*

... ponían luces a los costados del buque y eso también nos servía de referencia. En la parte principal del casco ponían las luces... la hélice, en alguna parte de la santabárbara... siempre había un punto de referencia... por eso, cuando nadando a la escuela había tanta distancia, primero ya sabíamos adónde podían estar las luces futuras que teníamos... adentro de la base..."

Los “hombres ranas” actúan en el golfo San José

Los ejercicios van ganando en complejidad y exigencia. Era necesario hacer una práctica de cierta magnitud con obstáculos en la playa, con la acción de Infantería de Marina, el desembarco de vehículos anfibios e incluso lucha cuerpo a cuerpo. El lugar elegido fue una zona del golfo San José. La operación era una prueba para comprobar la eficacia de los buzos tácticos en la eliminación de obstáculos. Tal era el grado de expectativa e importancia que asistió el ministro de Marina, contraalmirante Aníbal Olivieri, quien recibió las felicitaciones [29] de autoridades de Defensa Nacional, Aeronáutica y del Ejército por la eficacia demostrada por los buzos. Estos hechos ocurrieron a fines del curso de 1952, Colman los recordó así: *“...el último ejercicio que hicimos en el sur... era todo de Marina... limpiar obstáculos, hicimos buenas explosiones*[30] *, volaban todos los obstáculos. Y, había una característica, por lo general, los obstáculos no se hacían de hierro porque era muy pesado para llevarlo. Agarraban las maderas y las cargaban de cemento. Entonces, como eran maderas cruzadas (en forma de X), simulaban que era todo hierro... y había un bloque de cemento (en el centro de la X)... que había que poner el explosivo... todos los pedazos quedaban en la playa. Luego, venían las lanchas de desembarco y... se terminaba la operación...*

...para rastrear estos obstáculos se hacía primero la exploración... para pasar una información buena... agarrábamos una piolita, un buzo, una banda allá y otro allá en la banda y hacíamos... abarcábamos una distancia... hacíamos de rastrear ese obstáculo... cuando esa piola quedaba agarrada estaba el obstáculo segurísimo. Entonces, bajaba alguno de los nuestros y verificaba si estaba ese obstáculo ahí. Y, ya quedaba señalado en el mapa que teníamos para venir después a sabotearlo...

...Había una zona de playa... más o menos 1000 metros donde iban a desembarcar, entonces se elegía esa zona. Cuando se recorría esa zona, se marcaba... esta parte de la playa es donde hay que desembarcar y se marcaban los obstáculos... y cuántos obstáculos había... en la playa se ponía el banderín... para que supieran... dónde desembarcar. Un banderín se clavaba en la arena con un fierro. Entonces, los que venían después que se hacía la limpieza de playa, desembarcaban en ese lugar. No lo hacían en otro lado... siempre había elementos, puntos de referencia en tierra: —Mirá, aquella montaña grande, a la derecha o a la izquierda –entonces, íbamos derecho y a la izquierda o derecha... y ... había puntos de referencia...”

Midiendo la marea en Mar de Ajó

Un entrenamiento diferente lo realizaron en Mar de Ajó, que consistió en medir la marea y con esa información poder planificar el desembarco. Colman explicó cómo fue: *“...en Mar de Ajó teníamos que estudiar la diferencia de bajante, la diferencia de marea y donde podía ser factible realizar un desembarco... el largo de la playa...*

...no fuimos a ningún hotel ni a una carpa. ¿Sabe qué elegimos? Una casa que estaba abandonada... y ahí con nuestros equipos y como pudimos pasamos prácticamente una semana... preparación de no sufrir las consecuencias por no tener una cama. No teníamos nada... el equipo, trajes de buceo, patas de rana, tomar tiempos de bajantes y subientes, cuándo había luna y cuándo no había luna. Pero, también

estaban los golpes de ola... que había que tomar tiempo... las primeras tres olas eran más chiquitas... luego venían las más grandes... había que tomar ese tiempo... ¿Qué diferencia hay entre las tres y las más grandes? Yo le voy a decir por qué... cuando va a desembarcar una lancha se toman las tres olas más chicas... que son las que están pegadas a la playa. Porque si se toma las grandes puede pegar un golpe y sufrir sus consecuencias. En cambio, tomando las tres olas chicas puede hacer un desembarco... cuando vaya a la playa acuérdese de eso... cuántas olas chicas vienen y va a ver... siempre vienen tres chicas y una grande en el oleaje... y tomando tiempo y distancia de marea en el oleaje... cuándo viene la bajante... y tomaba la bajante pleamar y qué distancia había hecho hasta acá...

...nadar mar adentro. Entraba Ramos a nadar. Eso le gustaba mucho y se tomaba la distancia, el tiempo... acá llegó la primera pleamar y acá la bajante, se tomaba distancia... la playa de Mar de Ajó muy grande, muy plana, entonces había que tomar esas precauciones... porque si el buque era un desembarco y llevaba tropas... tenían que tomar precauciones de no quedar varado y no poder subir de vuelta con la marea alta... había que tomar las medidas... aprendimos cómo medir con el cuerpo[31] *..."*

El bote, la navaja y la lancha E.D.P.B.

Otros recuerdos del primer curso de buzos tácticos se refirieron al material que usaban, por ejemplo, el bote, el cuchillo o la carencia del mismo y las lanchas E.D.P.B, Embarco, Desembarco, Personal, Bélico, con las cuales tuvieron que practicar. Nilberto Colman narró que: *"...(al bote) lo teníamos que cuidar como* ***oro*** *porque no eran como los botes de ahora, que a lo mejor pueden rozar una piedra y no tajearse, no sufrir una avería... el bote nuestro había que cuidarlo... íbamos en ese bote y se me desinchaba por el camino... veníamos remando... era un bote neumático común... un bote rectangular como el que usan los civiles, rectangular. Llegábamos a la playa con el bote desinflado porque se pinchaba, porque era... cuidarlo como oro, otra vez emparcharlo!!...*

...no teníamos sanciones disciplinarias... la disciplina ante todo... inclusive ***no teníamos cuchillo de combate****... sabe qué tenía yo como cuchillo de combate? Mi navaja marinera ... es una reliquia...*

...como no hacíamos desembarco en tierra... hacíamos despeje de playa y volver a la unidad... después venía la lancha. Nos poníamos todos en fila, con una lancha de E.D.P.B. y con un bote al lado, nos recogían del mar... agarrábamos la argolla... y saltábamos a la lancha. Y, así sucesivamente todos los compañeros... E.D.P.B, embarco, desembarco, personal, bélico... al costado de la lancha había un bote y al costado estaba el que levantaba a la gente y pasábamos al bote... esto tenía que ser todo rápido... porque ya venían los otros compañeros para entrar al bote y salíamos todos en la lancha. Sacaban toda la gente del mar. Con el mismo golpe del aro iban a parar al bote. En la parte de popa del bote había un ayudante. Entonces, nos pasaba y nos daba una pequeña ayuda con la pierna en popa para tener más rapidez. Porque, el problema era la rapidez, porque la lancha corría y había que levantar a toda la gente. Todos en fila, 10 metros otro, otro 10 metros, otro 10 metros... la lancha pasaba... e iba levantando gente en el menor tiempo posible... el otro compañero ya estaba

agarrado del aro... si alguno por casualidad erraba el aro, se lo dejaba, y cuando se terminaba con todos... se levantaba toda la gente, se daba la vuelta y se lo levantaba, se lo rescataba..."

El equipo siempre seco

Los "hombres ranas" debían cuidar, conservar y mantener en óptimas condiciones el equipo. Además, tener un excelente dominio del mismo en el agua. Las vivencias de Nilberto Colman con respecto la práctica con el "Pirelli" fueron las siguientes: *"...Nosotros teníamos práctica con el equipo... practicábamos mucho con el equipo... nos tirábamos desde arriba y agarrábamos el equipo. Teníamos que agarrar el equipo y respirar con el equipo, o sea, que teníamos que tener mucho aire en los pulmones. En aquel tiempo no eran los equipos de ahora... uno largaba la bocanada por el agujero de la boquilla y daba vuelta la famosa llave para cerrar el circuito. Se hacía la bocanada de aire... pero... estaba el agua, y para que el agua no entrara adentro del equipo*

5-9: Los buzos tácticos de 1952 con el gomón, listos para ir al agua. Foto gentileza de Leopoldo Ramos

había que soplar la primera vez... usted hacía ufff!!!(soplaba) y se cerraba. Ya estaba todo el circuito cerrado y el agua no entraba, entonces, respiraba todo el equipo..

...Y después, el otro ejercicio que hacíamos era sentarse... y agarrarse... y aguantar... se pasaba la boquilla... sacaba todo el aire de la boquilla, tomaba cierta cantidad de oxígeno, y se lo pasaba al compañero. Y, ahí se practicaba la resistencia pulmonar. Y, ahí empezaban a ensancharse los pulmones, a tener más capacidad...

...se nadaba de a dos, el compañero y usted, ***siempre el compañero****..*

...(nunca le entró agua al equipo)nunca, porque yo me controlaba mucho... yo me controlaba, no mojarme el cuerpo... el famoso canguro... la mano y el cuello famoso, que no le quedara ninguna arruguita, bien cerrado, hermético todo... Entonces yo siempre estaba seco... Y, después el equipo nunca tuve problemas, porque siempre revisaba el equipo. Cada uno tenía su equipo y hacía su mantenimiento y revisaba

que estuviera bien. No había problemas de cal soda, de cambiarla todas las veces que necesitábamos. Había un tanque de cal soda...

...inclusive desarmábamos todas las válvulas de los tubos de oxígeno y corregíamos todos los puntos si estaban rotos o sanos. By pass, una palanquita que daba los tiempos necesarios al pulmón, la que mandaba el chorro de oxígeno...

Los tubos se cargaban en una especie de compresor. Se cargaba siempre al máximo. Duraban seis horas los dos botellones. Nosotros controlábamos el oxígeno y entonces, duraba un poco más... se usaba uno solo... cuando uno de ellos se terminaba, cerrábamos la válvula y abríamos la otra. Pero, antes cerrábamos la válvula para que no se trasvasara del tubo nuevo a usar con el viejo...

...el traje era todo completo con los zapatos... patas eran negras me parece, Pirelli, todo italiano...

... una de las cosas que hacíamos, eso era viveza criolla... vos ponías el traje con el canguro y nos metíamos en el agua. Entonces, todo el aire que no podíamos sacar por medio del canguro, lo sacábamos así... el agua hacía presión por las piernas, por el cuerpo, y el aire se iba para arriba... y el traje nos quedaba pegado al cuerpo... nos metíamos en el agua y poníamos hasta arriba, entonces, todo el aire salía... el traje quedaba bien pegado... no sé si fue Wolk o Sotura esa picardía... las mangas arriba. El agua misma sacaba todo el aire. Cuando ya llegaba al codo se pasaban las mangas y quedaba en vacío. Lo hacías en la playa..."

Leopoldo Ramos: "el grupo mío viene a ser el primer grupo que se forma"

Leopoldo Ramos, buzo táctico de 1952, clase 1931, perteneció a Marina entre 01/07/1949 hasta el 30/12/53. Se retiró luego de cinco años siendo Marinero Torpedista. Sus recuerdos del primer curso fueron los siguientes[32]: *"...**el grupo mío viene a ser el primer grupo que se forma... pero en forma experimental**, porque hasta ese momento el buzo táctico no existía no existía en la Armada... salió una circular en todos los barcos... yo estaba en el torpedero Santa Cruz... y había visto buzos de profundidad... uno lo tomaba como algo novelesco, una aventura... la prueba de selección del grupo nuestro fue en Puerto Belgrano... hacíamos todas las tareas que nos explicaba Sotura que era ... intermedio de Wolk... Sotura tenía un programa de trabajo...*

...esas prácticas que hacían eran operativos... a distintas horas se convocaba al grupo... parecía un grupo comando, se hacían operativos de simulacro... embarcábamos, íbamos mar adentro, había que nadar, se nadaba con equipo, traje y patas de rana... mar picado, mar grueso, no había que esperar a que el mar estuviera planchado... ataque sorpresa... todo tipo de ejercicio, no tenían determinado día, hora ni determinado tiempo...

...nosotros teníamos como referencia la torre tanque, era lo que más sobresalía... se hacía para tener capacidad, resistencia y forjar el temple...

...nosotros para mantener la profundidad con el equipo teníamos que tener cinturones de plomo, o en la cintura o en los tobillos... entonces, no es que se camina, es como el canguro, salto y se va desplazando. Entonces, todos esos movimientos se hacen,

tienen su sentido. Pero, lo más rápido era una vez que efectuaba el operativo de ataque o de colocación de explosivos... alejarse lo más rápido posible, puede nadar o desplazarse, entonces el movimiento era desapercibido totalmente, como los equipos no largan burbujas...

...los americanos usaban un tipo de equipo con aire comprimido... nosotros usábamos el que tenía Eugenio Wolk... que eran esos equipos pesados pero a la vez, también había otros... más livianos... no me acuerdo la autonomía que tenían pero navegábamos bastante...

...el bote era el elemento para acercarse... en la parte nocturna desembarcábamos del submarino y ya salíamos con el bote silencioso... avanzaba hasta cierta distancia de la costa, y entonces... si había elementos que obstaculizaran a las lanchas de desembarco, entonces ahí actuaba el buzo... limpieza de playa... reconociendo la costa era muy simple... entre dos... con una soga...

...los erizos(obstáculos) de cemento... ya venía preparado con un agujerito donde se ponía una cápsula de fulminante de mercurio... eso se fijaba... soltando un cable nosotros teníamos que llegar al bote... en el bote siempre había uno porque era el que tenía el extremo del cable. Cuando llegamos al bote, se conectaba a una batería donde se hacía funcionar el trotil, se hacía la inducción eléctrica y hacía volar el explosivo que se había fijado... los erizos siempre están parados...

...el entrenamiento estaba basado en la resistencia, nadar mucho... en la pileta cubierta... perfeccionábamos el movimiento de las aletas, no por braceada...

...Sotura era nuestro instructor. Él se movía con el grupo...él era el instructor. Nosotros lo teníamos reconocido como el que daba las órdenes, de dónde surgían no sé... Wolk venía a los ejercicios de voladura, daba instrucciones, indicaciones de cómo se manejaba.. toda explosión en el agua el impacto es más fuerte... no correr ese riesgo...

...el equipo era ultraliviano y muy delicado, era de látex. Nosotros hacíamos el mantenimiento como lleva cal soda... y el traje era como el pesado porque se entra como por un canguro... una vez que entrabas... una arandela... se ponía por adentro... lo atábamos... todo cubierto... el único lugar expuesto era el cuello, cabeza y manos. Las manos moradas por perder sensibilidad... era un traje completo con patas... nos calzábamos las aletas... era como un enterito... cuanto más pegado al cuerpo mejor...para no flotar...

...nosotros no teníamos formación, ni horario de comer o dormir, sí teníamos operativo... éramos independientes... nosotros estamos en la Base y a la una o dos de la mañana nos llamaban para un operativo... éramos un grupo diferente que hacía sus tareas en otro momento..."

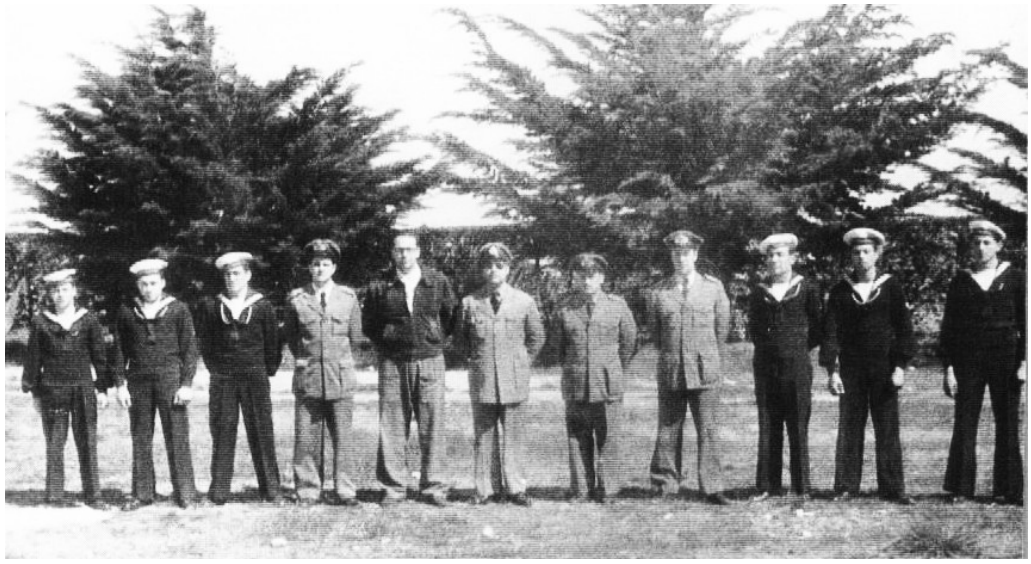
Otros testimonios de buzos tácticos

Isidro Reyes Paez

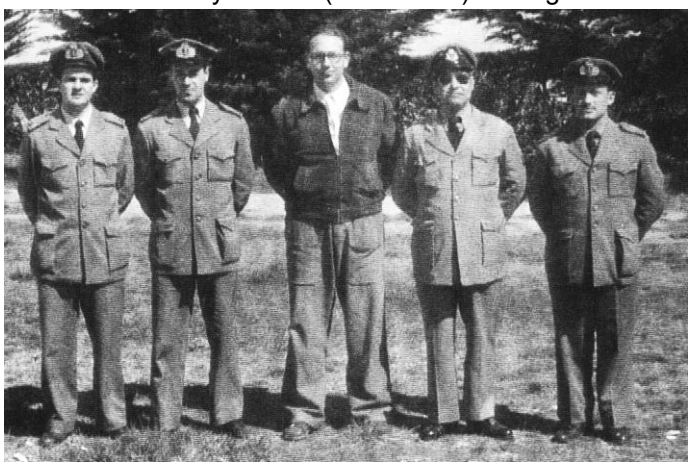
Isidro Reyes Paéz nació el 17/09/35 en San Andrés, provincia de Tucumán. Sus recuerdos sobre la experiencia de hacer el curso de buzo táctico fueron los siguientes[33]

"...yo era cabo segundo artillero... hicieron una exhibición de equipos de buceo para

entusiasmarlo a uno... estamos buscaban voluntarios... toman natación y anotaban... la primera prueba era hacer natación, un largo de pileta; después, hacer una natación subacua, el que más aguantaba por abajo del agua... la última parte que tomaron era el lanzamiento, desde el segundo trampolín al agua... al año siguiente tenía que hacer



5-10: El grupo completo del año 1952. Desde la izquierda, Luna, Colman, Gomez, Etchegoyen, Wolk (con campera y anteojos), Sotura, D´Agostino, Urbiztondo, Quiroga, Carrizo y Ramos (el más alto). Foto gentileza de Leopoldo Ramos.



Desde la izquierda, Etchegoyen, Urbiztondo, Wolk (en el centro con campera), Sotura y D´Agostino.

el curso no me llamaron... pero... en el mes de Enero, me informan que tenía que presentarme en la Escuela de Buceo. Pasó un año. Como las camadas estaban saliendo muy chiquitas, poca gente... Vinimos ese año 128 a cursar. A mitad de año quedamos 8 y nos recibimos 6[34] *...*

... la selección al comienzo fue que teníamos... en la playa hacer 300 metros de natación libre, y luego, teníamos una permanencia de media hora de flotación en el agua..."

“Los futura gamma al agua”

Isidro Reyes Paéz continuó su narración explicando las exigencias de natación a toda hora y en cualquier momento, recordó que: *“...todavía dirigiendo estaba el señor Eugenio Wolk, que el italiano, más que dar clases, él nos hacía visitas a cualquier hora... y nos decía: -**“los futura gamma** (hablando el castellano mal) **al agua”**... no importaba la hora, el día, nada, nada... si hacía frío, calor, si llovía, nada... cualquier hora era buena para ir al agua... Luego, para intensificar la práctica natación, nos traían todos los días, dos horas a la pileta del casino. Durante dos horas teníamos que nadar todos los estilos. Después, nos colocábamos las patas de rana, las paletas impulsoras y teníamos que navegar de espaldas y girar en la pileta. Duraba dos horas. Toda la pileta completa...*

...volvíamos a la Base y nos daban otro desayuno, súper sándwich... sándwich de bife, queso, dulce, mermelada, huevo... de ahí íbamos al aula...”

Las clases, los equipos y los instructores

Los recuerdos de Isidro Reyes Paez sobre las clases, los equipos y los instructores de 1959 fueron los siguientes: *“... Teníamos Fisiología del Buceo... conocimientos de una bomba que se llamaba Borletti, armar y desarmar espoletas Borletti. Le explico... cuando íbamos con el Polifemo a la espalda iba la bomba. La transportábamos... era más chica que un botellón de aire de ese tipo Cousteau. Nosotros lo llevábamos a la espalda, se abrochaba a la cintura y se llevaba para colocar a los barcos, y normalmente lo hacíamos... al costado de la plaza de armas. Había un buque que lo hundíamos. Lo sacábamos y lo volvíamos a hundir, el Albatros... le colocábamos la bomba y salíamos... no lo hacíamos explotar... peso de cinco kilos (la bomba)... fácil, forma de botellón, era un cilindro. En la Escuela de Buceo tenías clase de distintos tipos de explosivos... Mayer era instructor de explosivos y voladuras... una vez por semana hacíamos las primeras prácticas de explosivo real. Eran a mitad de año, pasando por Santa Clara, en la costa a hacer voladuras reales... estaba deshabitado... Había un pequeño acantilado ahí y hacíamos prácticas tanto en el agua como en tierra. Practicábamos las dos cosas...*

...a la mañana a primera hora, defensa personal en el casino de oficiales. Una hora, todos los días antes de ir a la pileta. Pero, eso siempre entraba en el segundo período, a partir de mediados de año hacia delante. Los primeros seis meses no, era después... entraba todo lo que era defensa personal...

...tratábamos de poner en marcha el submarino enano, el Maiale...

...Tonello nos explicaba... Wolk, Sotura y el instructor que estaba permanentemente con nosotros, desde principios de año hasta el final era Alfredo Liebb... Wolk venía de vez en cuando... ...estaba Di Filippo, Sotura, Liebb, ayudante instructor cabo Campagnoli, era el que vigilaba que no pase nada cuando estuviésemos sumergiéndonos, y que el aire que llegara nos llegara bien, poder respirar y estar tranquilo...

...Suboficial Di Filippo nos llevaba a la dársena. Ahí había una campana de salvamento... entonces, primeramente el que hacía la práctica, sumergía la campana con nosotros ahí parados, al fondo, sin equipo con presión de aire... la segunda parte

era hundir la campana, sumergirse en apnea, juntarse los otros y luego salir en apnea... pero como respiramos abajo había que largar bien el aire... largar bien el aire...

...había fisiología del buceo, otro tenía uso y reparación de equipos... la preparación del equipo la hacía uno mismo, para ser responsable uno mismo de uno mismo, no que otro te lo haga... uno sabía... de esa manera uno sabía y le daba confianza que uno lo preparó...

...Había un equipo de oxígeno, botellón doble... llevábamos acá adelante, que tenía un pulmón Pirelli, adentro un tachito con cal soda, para hacer un circuito cerrado...

...el Polifemo era de un tubito chiquito, también se usaba... Comúnmente se usaba el grande, el de los dos botellones por la capacidad de oxígeno...

... el botellón chiquito cuando hacíamos operaciones en el mar, cuando teníamos que aprender a usar a último momento el oxígeno... porque era poca la capacidad de oxígeno que teníamos... teníamos para 45 minutos a una hora, dependía del cansancio de la persona... dependía del cansancio que uno tenía, aspirar mayor o menor cantidad de oxígeno. Era de circuito cerrado, se consumía y volvía a llenarse...

...cuando pasaron los primeros tres meses, de los 128 quedaron 4, entonces, se pidieron más voluntarios... aparecieron 18 más, de los que quedaron 2, sumados a los 4, entonces 6 en total...

... siete u ocho fueron salvamentistas, no eran muchos... parecían muchos porque en ese entonces teníamos becados bolivianos, paraguayos y de Prefectura... de Prefecura estaban Pederzzini, y había dos más de Prefectura, Arce... salieron tres buzos para Prefectura...

...los conscriptos iban por curso paralelo. Y, después, recién al final lo hacían compartir con los buzos de manguera, porque ellos tenían destino a la estación de salvamento...

...el examen era principalmente Fisiología del Buceo, explicar mal de caisson. Todo eso se tomaba de un libro redactado por un especialista, Aldao, en medicina del buceo...

...para nosotros no existía un manual de buceo del combatiente, el manual era para el buzo de manguera...

...toda práctica hasta recibirnos, práctica diurna, práctica nocturna...

...uno de los ejercicios que hacíamos, medio de los finales, era de Punta Iglesia a nado con la Base, con todo el equipo de combate, con el traje Pirelli, equipo de goma... el canguro no. Al canguro le decíamos autónomo. Yo le digo, el traje Pirelli y el equipo Pirelli, el de un botellón, chiquito, el cinturón de plomo, normalmente 5 o 6 plomos de un kilo... normalmente era nocturno...

...nos hicieron hacer... en el sur, hacíamos supervivencia a la altura de Bahía Aguirre, esa altura... Lo más cercano era Ushuaia. Con otro bote adaptado con un techo, en el cual teníamos que hacer supervivencia... una empresa que había inventado un alimento concentrado tipo caramelo, teníamos que vivir con eso. No nos permitían pescar ni hacer nada... eran 4 o 5 días. Ésa fue la única vez que nos hicieron como supervivencia. Ya estábamos recibidos. Solos, con una pantalla radar nos vigilaban del buque... desde a bordo... me parece que era un destructor o fragata, no me acuerdo bien. Nos llevaron con todos los caramelitos, con agua vitaminizada. El almuerzo era una pastillita..."

¿Bote? ¡Nada de motor! ¡Todo a remo!

El entrenamiento del buzo táctico incluía la práctica con el bote, las que a veces eran algo complicadas, como lo relató Isidro Reyes Paez: *"... remo largo, larga distancia, natación larga distancia. Los kayaks no existían, vinieron al año siguiente. Lo que existía eran los botes de goma que le llamamos "Cara de Ángel", porque eran amarillos... les pusimos "Cara de Ángel"... había una historieta, un dibujo que se llamaba "Cara de Ángel", que era bastante pavo, todo el mundo lo pasaba. Y los botes eran bastante pavos. Todo el mundo los pasaba... porque eran dos cámaras. Entonces, de acá para atrás era una; y luego, la otra. Si se desinflaba una sonábamos... nos poníamos cuatro de cada lado a remar y hacía así... ¡Si pasaba una rompiente hacía cualquier cosa! ¡¡Era un espectáculo, una desgracia!! Pero eso era lo que teníamos... ¡Y a remo!¡¡Nada de motor!!¡Todo a remo! Por más que estuviera inflado, pero con el peso que teníamos nosotros, todos... algunos teníamos que acostarnos en el piso, para poder darle un poco más de consistencia para poder cruzar la rompiente... sino..."*

Juan José Simondet

Juan José Simondet[35] nació el 29/12/1938 en la Capital Federal. A fines de la década de 1950, los buzos tácticos no eran tan conocidos como en la actualidad y el ingreso de Simondet al curso de buceo fue una sorpresa para él. Sus recuerdos fueron los siguientes: *"... yo estaba en Puerto Belgrano y había una pileta de natación descubierta grande, como de 50 metros, iba con otro compañero... arriba del barco había un calor en verano! ¡Esa chapa cómo se calienta!...Entonces, íbamos a darnos baño en esa pileta descubierta, y estábamos nadando y veíamos que había personal... que después me entero que eran buzos tácticos, entre ellos Guiñazú... bueno, resulta que con ese otro muchacho, no sabíamos que anotaban para buzo táctico, no sabíamos... –Están probando a ver si sabés nadar o no.¿Querés que nos acerquemos? –Bueno... – A ver ustedes.. primero abajo del agua, salir y venir nadando, ir otra vez... unas cuantas cositas... y, después que termina todo eso, nos acercamos ahí a Guiñazú a ver qué nota nos habíamos sacado. Y, al otro muchacho le habían puesto 4 y a mí un 4.50. Entonces, contentos nos fuimos diciendo:-¡Sabemos nadar!¡Sabemos nadar! Lo que menos esperé que me llamaran de pase para la Escuela de Buceo..."*

¡El entrenamiento me dejaba de cama!

Ha sido una constante en las entrevistas realizadas a los buzos, la insistencia en la enorme cantidad de ingresantes al comienzo del curso, y que sólo una minoría se recibia, "salía buzo táctico". El entrenamiento era muy duro. Simondet explicó cómo lo vivió, sus palabras fueron: *"...cuando vengo acá había como 150 aspirantes... de lo que me acuerdo de esa época... que nos llevaban todos los días a la pileta al mediodía, a la del casino. Ahí hacíamos práctica de natación... una soguita atravesada en la pileta, tenías que venir corriendo, arriba del trampolín dar el paso y pasar del otro lado de la soguita, cada vez más lejos... era de cansador el entrenamiento, era demasiado violento porque a mí me dejaba de cama! Ni siquiera ganas de comer tenía... y estaba "yo me voy a recibir"... bueno, de esos 150 quedamos 6*[36] *...*

... hacíamos dos cursos. Ese curso de autónomos lo hacían tanto los buzos salvamentistas como los buzos tácticos, en ese entonces... 1959 era así. Hacía tres meses de curso de autónomo entre otras cosas... había otros equipos, por ejemplo, el de escafandra. Te llevaban la escafandra a la pileta y te ponían la escafandra y había que hacer trabajos en la pileta con la escafandra (sin traje,plomo ni zapatos) ... adentro del tanque nos tiraban con los zapatos y pesan un montón! ¡Terrible! Y, la escafandra la tenías que andar agarrando... ja,ja, con los zapatos al fondo! ¡Los zapatos sabés lo que pesan!¡Dios me libre!... Y, nos hacían hacer las pruebas hiperbáricas adentro del tubo ese, y una vez que te encerraban ahí adentro, por más que grités no vas a salir así nomás, la presión que te mandan... para ver cómo era el comportamiento tuyo allá abajo te hacían el test...

...era muy difícil... vos sabés que el oxígeno te descompone, tiene sus limitaciones... por ejemplo de circuito cerrado... si vos no respirás bien y hacés la respiración completa podés llegar a mitad de camino y que el aire no se renueva (antes de empezar a respirar con el equipo de circuito cerrado) hay que largar todo el aire... el peligro ... cuando uno quiere ir más profundo... hay un libro, el libro de Aldao, ahí te explica cuál es el problema de la presión... ¡El único libro! ¡No había nada!... Sotura y Liebb conocían lo que tenía que hacer uno porque a ellos se los había enseñado Wolk...

...todas las cosas que uno hacía... ¡Dios me libre! ¡Yo no lo puedo creer! Me acuerdo una vez en el curso que nos largaron de allá, de Punta Mogotes, a la noche, en pleno invierno y teníamos que llegar a la Base... del Faro de Punta Mogotes a la entrada de las dos escolleras, en pleno invierno y de noche... y que cuando hay temporal mejor para los buzos, mejor... o sea, si salís buzo táctico... quedamos 6 de 150..."

La diferencia entre "autónomo" y "táctico"

Si bien el concepto "buzo" se puede aplicar a aquel que se sumerge con un equipo, ha tenido algunas variaciones en la historia. "Buzo de manguera" o de "escafandra", o de traje pesado era el salvamentista, el que trabajaba en el fondo. "Hombre rana", "táctico" era el de combate, según el modelo de los "gamma italianos". Pero, en los comienzos del equipo autónomo en la Escuela de Buceo, se distinguía entre "autónomo" y "táctico", ya que si bien los dos usaban equipos de circuito cerrado con oxígeno presentaban diferencias. Simondet recordó lo siguiente: *"...cómo decirte, era un equipo más grande... era un equipo de circuito cerrado, era Pirelli, pero el modelo de los grandes... y se hacía, le decíamos curso de autónomo... ese equipo autónomo se usaba con un traje de tela más gruesa... el grande de dos botellones... cuando en el año ´48 lo hicieron estaba Wolk. Y, lo que enseñaba Eugenio Wolk era el manejo de ese equipo, ese equipo Pirelli que venía de Italia que tenía una máscara acá (en la cara)... el otro no (el de un botellón), no había máscara, no había nada, era el chupete...* ***era la diferencia que había grande porque la luneta se refleja en el agua****... el autónomo venía a solucionar los temas del buque, si tenía algún problema con la hélice, no tenía necesidad de depender de la manguera, del ayudante de arriba que te mandaba el aire, de la rueda esa de arriba, era el equipo pesado. Para armarlo y bajarlo era toda una odisea. Ése era en realidad, el curso que se hacía buzo, con el agregado de autónomo...*

... el de los antiguos era el Polifemo, el de un solo botellón... tampoco tenía mucha duración. Había que calcular, depende de la persona, quién y cómo lo use... tiene un chupete y directamente va a la boca, la nariz está libre... sin luneta, bastante arriesgado era..."

Mucho equipo y nada de comida

Una experiencia vivida por Simondet demostró que lo primero que se debe incluir antes de hacer un viaje de trabajo... ¡Es la comida! Para demostrar las dificultades de los comienzos, Simondet narró que: *"...una vuelta... querían construir un puerto ahí, en el Golfo San Matías... que era una restinga, que es una lengua de tierra que se mete dentro del mar, que es natural... Entonces ahí venía muy bien para construir un muelle para que atracaran embarcaciones. ¿Entonces, qué necesitaban ahí? Medir toda la corriente, medir el tipo de suelo que había... entonces, el Servicio de Hidrografía Naval quería... sondaje, velocidad de la corriente, qué tipo de suelo... entonces, ir preparando el camino para la gente que tenía que venir a trabajar, decir... –Bueno, los datos de esa región son estos... nos llevaban en un buque, desembarcábamos en una lancha, íbamos a la playa... y ahí por tierra, venían los camiones que nos traían todo armado el equipo de carpa, y elementos de todo tipo, del que busques... cacerola, pava, muy bien equipado... era extraordinario... todo muy lindo, pero comida no había nada... ¿Qué íbamos a comer? ... nos mandan en un kayak... se veía el barco que estaba ahí, parecía cerquita... nos manda en el kayak de dos plazas para que fuéramos a buscar comida al barco... porque no teníamos ninguna comunicación con ellos... bueno, pero... nos agarró un temporal y donde entramos el kayak en el agua, lo partió y fuimos a parar, y fuimos a parar a la loma del... tardamos como ocho horas para llegar nuevamente a la playa, sin nada, un esfuerzo tremendo y tratando de no perder el bote... porque estaba partido pero flota... nadando, regresando con el bote... ocho horas en el agua, con un temporal impresionante... bueno, llegamos ahí en la costa...¿Y qué pasó? A todo esto, habían mandado a otros dos que habían ido a una estancia y trajeron un cordero que lo salamos, ahí, en el agua nomás... porque ni sal había... esto es lo que comimos... era todo, todo, todo hecho a los ponchazos, no había nada hecho ya, escrito, nada, nada, no había nada..."*

Tomás Hermógenes Carrizo "siempre se vulneraban los límites"

Tomás Hermógenes Carrizo[37] nació el 11/101938 en La Esperanza, provincia de Jujuy. Carrizo presenció la entrevista a Isidro Reyes Paez y aportó comentarios. Algunos de los recuerdos de su entrenamiento como buzo táctico fueron: *"... **siempre se vulneraban los límites**... (da un ejemplo de por qué lo hacían) tienen que hacer navegación subacua, entonces es más cómodo ir 9 metros[38], buscar una atmósfera de presión para estar más equilibrado... yo tuve a Liebb y Campanela de instructores. Wolk nos visitaba.. hacíamos explosiones subacuas hacia Santa Clara... Había un test que había que hacer en la cámara de descompresión, 30 metros y 90 pies... las cuerdas vocales... ¡Voz finita!¡Nos reíamos!...*

...Los primeros kayaks alemanes se cargaban como una mochila, pesaban entre

25 y 40 kilos... se transportaban... y salíamos navegando...

...hacían exhibiciones... Nosotros teníamos que tratar de conseguir postulantes para la Escuela de Buceo... (en una exhibición) se accidentó Juancito Díaz... lo saqué volando, hacía bon, bon... lo tomó Liebb, rompió el traje, respiración artificial y volvió en sí. Liebb dijo que no se le da nada, sólo jugo de naranja... de las 4 a las 5... a las 5 perdió toda movilidad... Se le siguió dando jugo de naranja hasta que a las 7 reaccionó, comenzó a mover los miembros... tuvo anoxemia, bajó el porcentaje de la cantidad de oxígeno, respiró exceso de anhídrido carbónico... Anoxemia, por debajo del 12%... cuando hizo el lavaje del equipo, no lo hizo bien, entonces, bajo el agua respiró poco oxígeno... a las 4 (16 horas) lo sacamos, 5 (17 horas) sin movilidad... 7 (19 horas) empezó a tener movilidad de los miembros, cara, etc... ¡Por supuesto fracasamos en conseguir aspirantes al curso!..."

La visión de los buzos sobre Eugenio Wolk

Eugenio Wolk, un veterano de la Segunda Guerra Mundial, nadador olímpico, era un personaje de renombre y cierto aura de misterio. Algunas impresiones de los buzos que lo conocieron fueron las siguientes:

-Alberico Faedo, buzo gamma italiano, recordó que:*"... el padre era coronel del ejército ruso y con la revolución (comunista) se vino en Italia, oficial de Marina. Así que Wolk ideó los primeros hombres ranas, que eran nadadores, que utilizaban la pata de rana... el grupo gamma lo ideó y lo entrenó siempre Eugenio Wolk, teniente de navío, es el que dio las primeras instrucciones acá... en el año ´47 o ´48 vino a la Argentina contratado por Marina para hacer los buzos tácticos en la Base... "*

-Sotura rememoró que *"...Wolk era muy compañero con todos... era una persona muy respetada porque sabía mucho... vivía en la base con la oficialidad y tenía contacto con todos los oficiales de la base... conocí el hijo, a Piero. Lo trajo de visita a la base... no se sabe quién lo nombró. No se sabe. En el libro dice pero no se sabe bien, bien. Porque en la forma que vino... primero se dijo que había estado preso de los ingleses... y, cómo lo trajeron acá? No sé. No se sabe... (dicen que) vino contratado por un Almirante... él era muy amigo de Porretti, incluso a veces paraba en la casa de Porretti acá en Mar del Plata, pero Porretti falleció...*

... (nunca contó nada de la Segunda Guerra Mundial) nunca... él nunca hablaba... evadía conversar de esas cosas. Casi siempre hablaba de la parte profesional de los trabajos que hacía. A él le gustaba mucho caminar... salía a caminar. Por ejemplo, sábado y domingo que no se trabajaba, él salía a caminar, iba a la playa y siempre algún oficial visitaba... Era un hombre que se cuidaba mucho. Tomaba mucho yogurt en aquel tiempo. En aquel tiempo no se conocía el yogurt... tomaba yogurt, comía cereales, bebida no tomaba. Se cuidaba mucho. Un físico privilegiado..."

-Gerardo Daniel "Lalo" Geary, furriel de la Escuela de Buceo entre 1949 y 1953, también conoció a Wolk y la novedad de las "patas de rana", narró que: *"... aparecieron las patas de rana... causaron sensación las patas de rana... Wolk era el encargado de comprar y traer de Buenos Aires, pero no sé de dónde los compró... él era italiano... Wolk... todo patas de rana, pulmones, era italiano... Wolk y Porretti eran íntimos amigos,*

5-12: Eugenio Wolk junto a su hijo Piero, en la rambla. Foto gentileza de Marcelino Sotura.

siempre juntos estaban... Sabía hablar italiano, alemán, 4 o 5 dialectos... era extraordinario... Wolk se quedaba unos días. Tomaba examen, enseñaba y se mandaba a mudar... en Buenos Aires debía tener otros trabajos, otras tareas, porque el sueldo no lo iba a percibir por 10 días acá...así que supongo que en Buenos Aires tenía otras cosas... (el sueldo) se lo pagaban en Buenos Aires..."

-Cisneros, quien hizo el segundo curso de autónomos recordó que: *"... hicimos el curso con él, en el ´49... pero él un año antes empezó con los hombres ranas... Wolk fue uno de los primeros hombres ranas de la guerra. Estuvo prisionero y se escapó. Y, no sé la travesía que llegó a la Argentina... y según salió una vez en un diario, este señor había sido hijo de una duquesa o algo así de los rusos...era un tipo extraordinario, muy buena persona Eugenio Wolk..."*

-Colman, de la primera promoción de los buzos tácticos de 1952 comentó que*: "Wolk era frío y respetuoso...."* Además de la seriedad, admiración y respeto que producía Eugenio Wolk, a veces sus ideas eran muy audaces. Pero, eso también era lógico teniendo en cuenta sus experiencias de guerra, que estaba creando un cuerpo nuevo en la Marina y que, al fin y al cabo, era buzo[39] . Colman recordó una anécdota que mostraba la audacia de Wolk: *"...en Playa de Los Ingleses, en realidad, había un hotel, un único hotel. Había un matrimonio que lo cuidaba. Nos largaron a 20 millas y llegamos ahí... había que hacer un asalto al hotel.¡¡Te imaginás!! ¡Eran como las 11 de la noche y trepamos las columnas! ¡Fue un susto! ¡Con la pinta que teníamos! [40] ... había un orden... Wolk tenía cada ocurrencia. Tuvimos que calmar a la gente..."*

-Leopoldo Ramos presentó la siguiente imagen de Wolk: *"..Wolk era accesible, muy agradable, una buena persona, al menos para mí. Era un hombre muy corpulento, grande, físicamente mucha capacidad..."*

-Isidro Reyes Paez recordaba la habilidad natatoria de Wolk y cómo los ejercitaba de noche: *"...no, nunca lo vi (bucear)... pero sí nadar de noche, donde estaban los lobos. Los tiraba casi encima nuestro los lobos... te imaginás, nosotros poco experimentados, esos animales grandes al lado nuestro... ¡¡El agua la calentábamos!! Ja, ja, ja... ¡Se ponían al lado nuestro los lobos, de noche! ¡¡Llegábamos lo antes posible a la playa!!... Nos sacaba todo el equipo de buceo, nos mandaba nadar de noche y nos tiraba los lobos al agua!!..."*

-Tomás Carrizo también destacó a Wolk como un gran nadador: "...Wolk... era una lancha, una velocidad tremenda nadando Wolk.."

El buzo instructor Tonello [41] y una explicación sobre el buceo con oxígeno

Los orígenes históricos del buceo autónomo en la Armada Argentina se vincularon con la experiencia italiana de la Segunda Guerra Mundial y el aporte tecnológico de la empresa Pirelli. Se utilizaron equipos de circuito cerrado con oxígeno. Angel Tonello, quien fuera buzo y luego instructor por varios años de la Escuela de Buceo, espontáneamente dio una explicación detallada sobre ese tipo de buceo durante la entrevista. Su excelente memoria y dedicación, su profesionalismo e interés por formarse para brindar sus conocimientos, se hicieron evidentes. La explicación del buzo instructor Tonello, quien tuvo a su cargo la instrucción de alumnos en los años ´50 y ´60, fue la siguiente: *"...Yo daba Fisiología del Buceo.. aparece después el buceo con oxígeno... que en realidad, el buceo con oxígeno, el que lo hace bien era la Pirelli... que lo hace a través de un equipo muy simple, autorrespirador de pecho con circuito cerrado. El problema del oxígeno, es que le permite bajar a usted hasta 10 metros. Más de 10 metros usted se expone, porque hay una presión...*

...el oxígeno se comporta en el organismo con constitución parcial... 20 % el oxígeno del aire, lo demás es nitrógeno y anhídrido carbónico. Olvídese de los otros gases, de todos los pequeños.. los tres gases fundamentales son esos: ***oxígeno, nitrógeno y anhídrido carbónico****..*

-un compensador: el nitrógeno,

-un activador: anhídrido carbónico,

-un nutritivo: oxígeno..

...el nitrógeno, compensador, cuando usted está arriba de la presión atmosférica, se mete en solución en el organismo para compensar la diferencia de presión...

...el anhídrido carbónico es el que siempre va a buscar la respiración involuntaria. Si uno no respira se muere, entonces, el anhídrido carbónico aparte de regular la respiración, lo está motivando a usted para que respire involuntariamente...

...¿Cuáles son los efectos (los males)?...

... al oxígeno, si usted lo respira en una presión parcial mayor a los dos kilos, entonces le mata las células...

...Cuando usted pasa los 3, 4 kilos de presión ya pasa a ser narcótico el nitrógeno, una especie de emborrachamiento...

...Y, el anhídrido carbónico, le obliga a respirar más o menos... la alta concentración de anhídrido carbónico resulta, le quita a la sangre la capacidad de embarque de oxígeno... en otras palabras, si la capacidad de la sangre es 1 y va a 0,3 no alcanza a nutrirlo suficientemente, puede tener problemas. Muy simple...

...en el equipo que usted tiene nada más que oxígeno, usted tiene un sistema de purificado, cal soda le dicen, y el oxígeno pasa por ahí. Entonces, el anhídrido carbónico se mantiene en un 3%. Usted llega hasta los 10 metros... ahí se maneja con presión absoluta 1 kilo... si tengo dos kilos afuera y adentro no tengo dos... tengo que tener dos kilos para poder respirar.... (y si tengo más de dos kilos el oxígeno me quema las células)quema las células...

...no, no, no (no hubo casos de hiperoxemia), cuando yo estaba no. Hubo por falta

de oxígeno...

...la hiperoxemia, es la que más tiempo... la que tiene más de dos kilos...

...la anoxia es cuando le falta el porcentaje de oxígeno. Le baja a 8... tiene un desvanecimiento sin previo aviso. Se produce porque puede tener un mal equipo, no le está reteniendo el anhídrido carbónico, entonces, la sangre está con anhídrido carbónico, o mala calidad del filtrante, o usted tiene que exhalar todo el aire de sus pulmones, porque en sus pulmones hay 20 y 80... si ese aire queda adentro de la bolsa, cuando se le está consumiendo el oxígeno llega a un momento que, usted tiene capacidad volumétrica para respirar pero no tiene más que nitrógeno ahí adentro... (por no exhalar)sí y por mala calidad del equipo. Normalmente, se produce por la no exhalación total del aire antes de empezar a respirar. Después, en una respiración normal exhalamos 1 litro y medio, pero el volumen nuestro es de 4 litros. Si usted sigue exhalando, sigue sacando aire de adentro, hay más. Con el aire es otra cosa, pero con el oxígeno hay que exhalar todo para que los niveles de nitrógeno sean lo menos posible. Esto es la anoxia...

...la mayor o menor (de la respiración) concentración de anhídrido carbónico en el cuerpo, le obliga a usted a respirar con más frecuencia o con menos frecuencia. El anhídrido carbónico se produjo por consumo de oxígeno..."

Los comienzos de la A.P.B.T

Según Marcelino Sotura: *"... los buzos tácticos tengo entendido que es otra forma, no como los buzos... estación de salvamento Río Santiago, Mar del Plata y Puerto Belgrano. Los buzos tácticos eran cuerpo de élite, así diseminados en distinto lugar, más no sé, yo los preparaba..."*

Nilberto Colman, buzo táctico de la primera promoción de 1952, comentó que al finalizar el curso fue destinado al buque BT1, Cabo San Bartolomé. Cada tanto tenía que venir a cumplir 30 días de recalificación en la escuela, pero decidió hacer lo siguiente: *"Siendo cabo yo pedí la renuncia como buzo táctico, porque en aquel tiempo, la especialidad buzo táctico no existía... o sea, que la especialidad era de mar. No como ahora que ya tienen su insignia, su especialidad los buzos tácticos, en aquel tiempo, no... y entonces, tenía que seguir con mi especialidad. Y, pedí la renuncia de buzo táctico... creo que la pedí en el ´54. Sí a los dos o tres años de haber terminado el curso, yo renuncié al grupo. Y, de estos, ninguno siguió... ninguno siguió como buzo táctico... no existía la especialidad... la baja de buzo táctico y seguí como marinero de mar... y navegué por 27 años... nunca más equipo de buceo..."*

Leopoldo Ramos mencionó que: *"...fue la primera (la de 1952), fue experimental... después que fueron saliendo las dotaciones, después tomó carácter como arma... (nosotros)al terminar el curso volvíamos a las dotaciones de origen.."*

Isidro Reyes Paez, buzo táctico de la sexta promoción, recordó que al finalizar el curso comenzaba la "odisea", es decir, dónde aplicar sus conocimientos y cómo insertarse en sus destinos. Su explicación fue la siguiente: *"...Viene la odisea. Finaliza el curso y cada individuo es destinado a una nave, con la especialidad que tenía antes, o sea, Cabo 2do artillero orientación buzo táctico. Era sólo una orientación.*

Normalmente, el equipo se dejaba en la estación de salvamento. Me mandan a la fragata Piedrabuena con un Pirelli, y un pequeño botellón, y la estación de salvamento más próxima era la de Puerto Belgrano. Cuando usted llegaba a bordo, le asignaban lo que era su especialidad, no su orientación. No se hacía nada de buceo. Nos utilizaban para dar clases de natación en la pileta de Puerto Belgrano a los conscriptos, y a los que no sabían nadar. Les permitían venir una vez por semana, todos los buzos tácticos de la flota en Puerto Belgrano, con los de salvamento y hacer una práctica de natación...

...Yo lo hice durante años. Y, luego del año comenzamos a ser indeseables a bordo, porque cuando llegaba el momento de que tenían que entrar en operaciones los buques, nos citaban a nosotros... por medio del despacho oficial que fuéramos desembarcados para entrar en operaciones como cabeza de playa y dejábamos la unidad. Nos mandaban a operar como combatientes... El tema venía por la gente necesaria para tal o cual cosa... cada comando tiene su gente necesaria y cuando llegaba el momento, le sacaba a una o dos personas importantes, como jefe de pieza de ametralladora... entonces era un problema... comenzaron de las unidades a rechazarlos. Hubo muchos proyectos... todos juntos, no sé de alguna manera... ***entonces empezaron con la creación de las Agrupaciones de Buzo Táctico, de Puerto Belgrano y Río Santiago****... debido a ese problema. Uno iba de pase y lo rechazaban a uno.* ***No es que no servíamos, no existían los grupos anfibios de Infantería para ser cabeza de playa****...*

...En 1961 se crean las agrupaciones de Puerto Belgrano y Río Santiago. Entre los dos, creo que eran 27, póngale 30, por ahí éramos... en el ´66 se unen acá (en Mar del Plata)...

...yo pasé a Río Santiago. A pesar de que formaron una Agrupación en Puerto Belgrano, no tenían un lugar físico. Así que... tenían que... en Puerto Belgrano, una especie de sótano donde se guardaba pintura. Entonces, en ese hueco, utilizaban ese hueco para estar ahí. Hasta que no nos quieren y nos pasó la topadora por arriba. Y luego, habían sacado bastante personal de hidroavión de la aeronaval, y entonces, quedó un lugar. Y nos regalaron prácticamente una construcción medio precaria, en la cual, se instaló ahí recién la Agrupación Buzo Táctico real...

...En Río Santiago, directamente salvamento nos asignó un rincón, un lugar, éramos 8 y el jefe 9...

...A partir de ahí comenzamos a servir en distintas unidades en comisión. Salía un barco, nos embarcábamos y ahí cumplíamos funciones... buceo o necesitaban sacar algo. Hacíamos exhibiciones en todo el litoral: Santa Fé, Entre Ríos, Formosa, Corrientes para reclutamiento tanto para personal de buceo y de Marina. Salíamos a buscarlos para reclutamiento en las provincias. Lo hacíamos con la lancha torpedera. Era un show... En cada puerto o lugar hacíamos exhibición. La gente iba. Era un boom... la gente de la Armada dentro del pueblo. Era otro momento. Era muy llamativo. Se hacía todos los años en los ´60 hasta fines del ´65. En el ´66 nos vinimos a Mar del Plata, nos unificamos todos. Como primer lugar el hangar. Se fueron acostumbrando a nuestra presencia, que hacemos muchas cosas que ellos no podían hacer sin el buzo táctico. Pasamos a ser imprescindibles a buques que tenían que navegar largas distancias para la Antártida o Ushuaia. Cada buque pedía un buzo táctico. Desde el ´62

comenzaron a ser vistos de otra manera, como una necesidad. Cada buque que salía pedía una pareja de buzos tácticos...

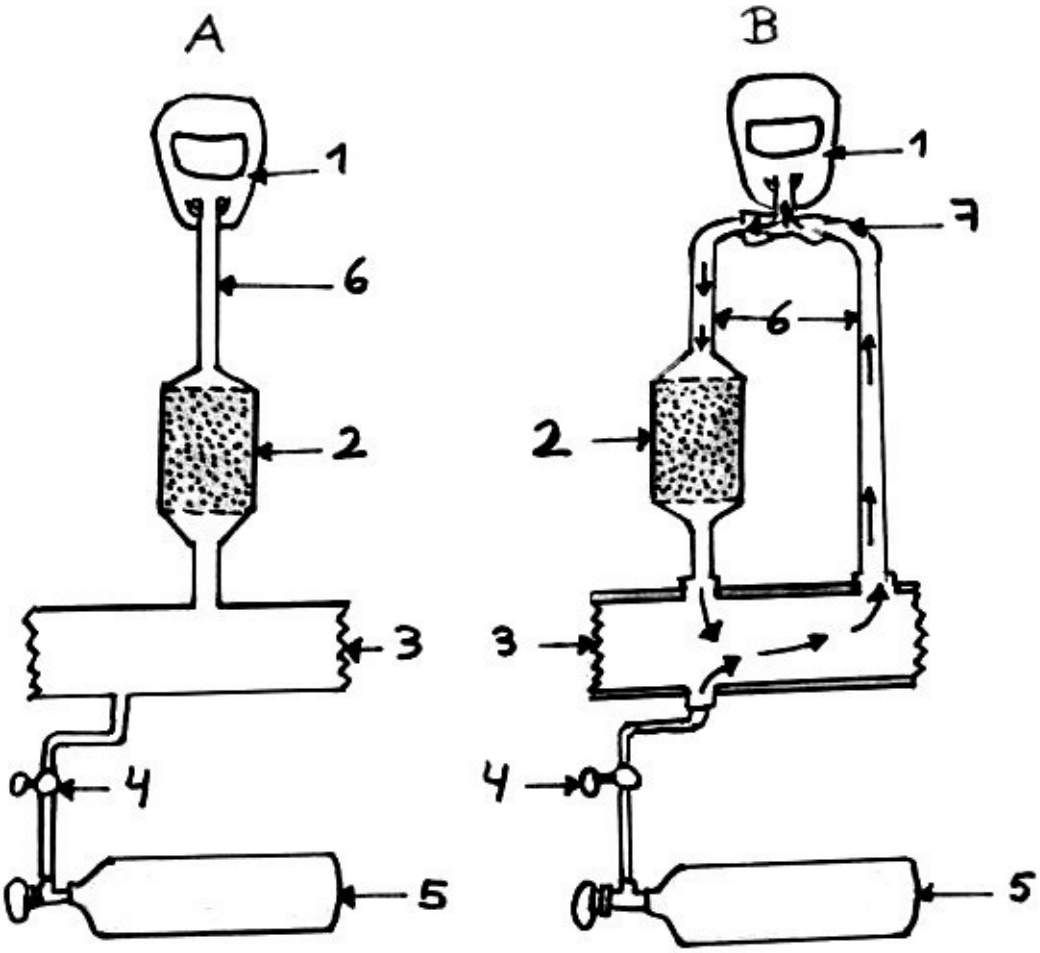
...en 1968 o 1969 hicimos la primera reunión para nuestro cuerpo, en la cual le dijeron que estaban locos. Pedimos para nuestro cuerpo aviones, helicópteros, lanchas rápidas, medios de transporte ágiles, rápidos para que sea una agrupación cuerpo de elite, con capacidad de movimiento..."

La evolución de los equipos autónomos de circuito cerrado A.R.O [44]

Sistemas básicos de equipos A.R.O.: a) Pendular y b) Cíclico [45]

Los equipos autónomos para respirar con oxígeno puro de circuito cerrado tenían la particularidad de no arrojar burbujas al exterior, permitiendo de esa manera que la acción del buzo no fuera detectada por el enemigo. Pero, era necesario eliminar el anhídrido carbónico producido durante la respiración para que no contaminara el oxígeno, lo cual se lograba mediante el filtro de cal – soda que purificaba el gas a inspirar.

Los sistemas básicos de equipos A.R.O. se clasifican en a) pendular y b) cíclico, dependiendo de la trayectoria del gas. Es posible visualizar a simple viste la diferencia observando si el equipo cuenta con un tubo corrugado o con dos. Son pendulares los que tienen un único tubo corrugado para inhalar y exhalar a través de él. En cambio, si se cuenta con dos tubos eso significa que es un sistema cíclico y la inspiración y exhalación se realiza por caminos separados.



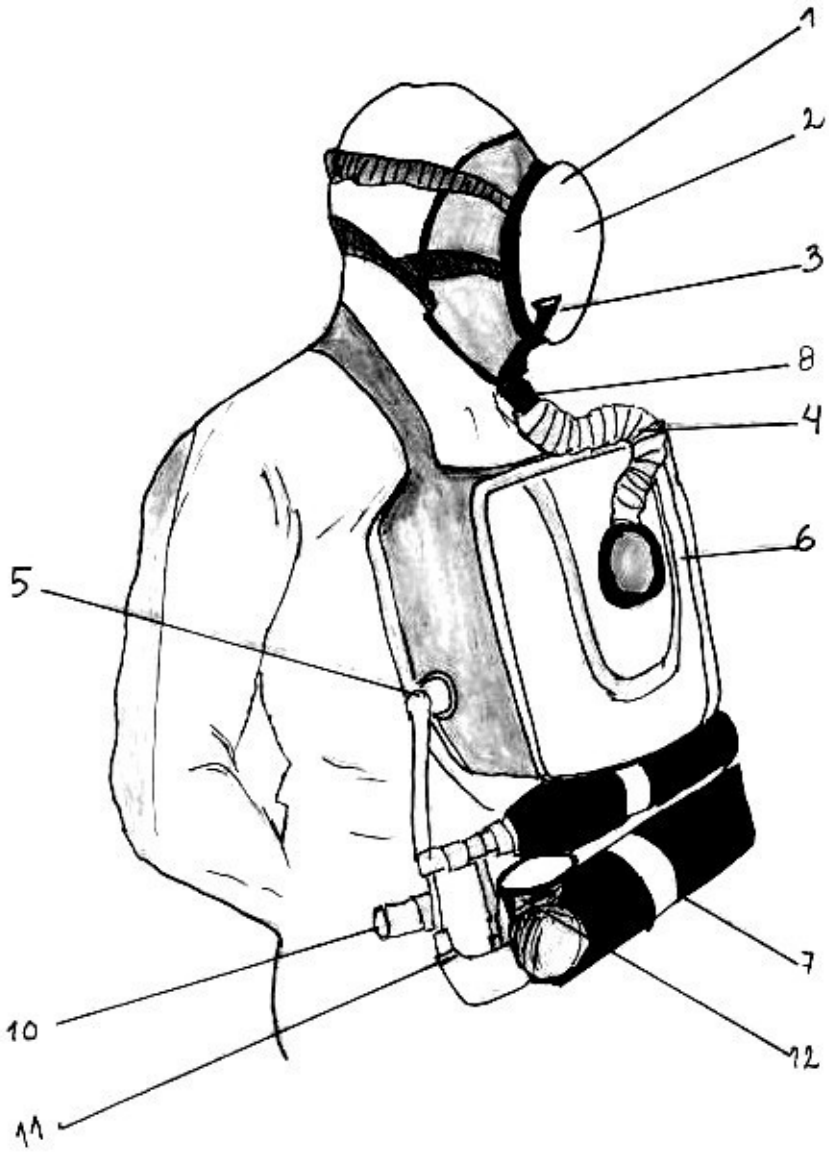
5-14: Dibujo basado en el Manual de Buceo de la Armada.

A) Sistema pendular con oxígeno circuito cerrado.

B) Sistema cíclico con oxígeno circuito cerrado.

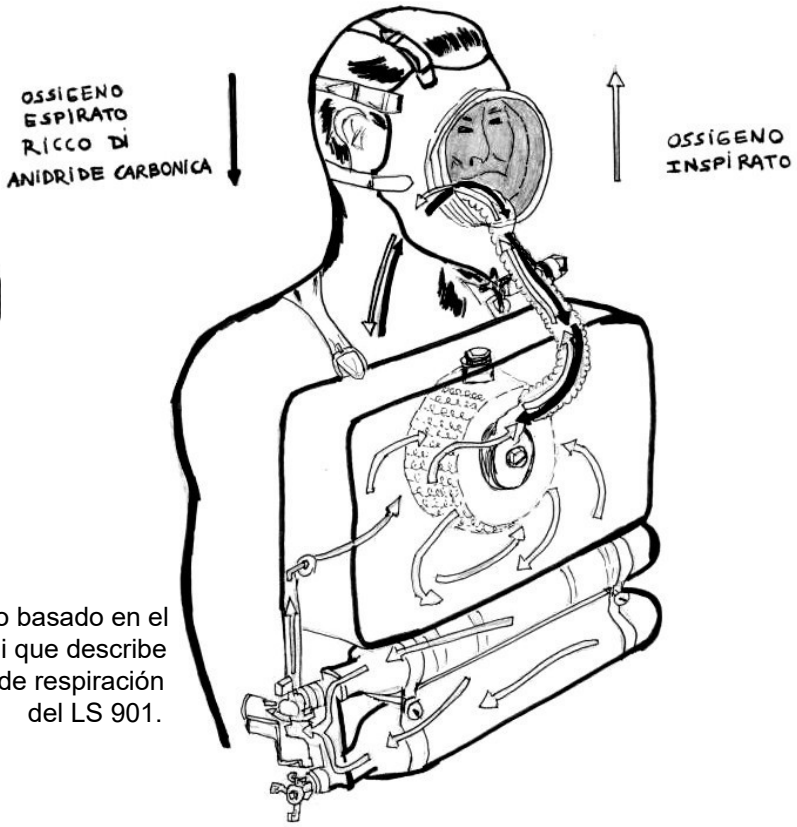
1) Máscara y/o pieza de boca, 2) Filtro absorbente de CO_2, 3) Bolsa contra-pulmón, 4) Válvula de control, 5) Botellón de Oxígeno, 6) Tubo corrugado, 7) Válvulas de admisión y descarga.

1) Equipo LS901



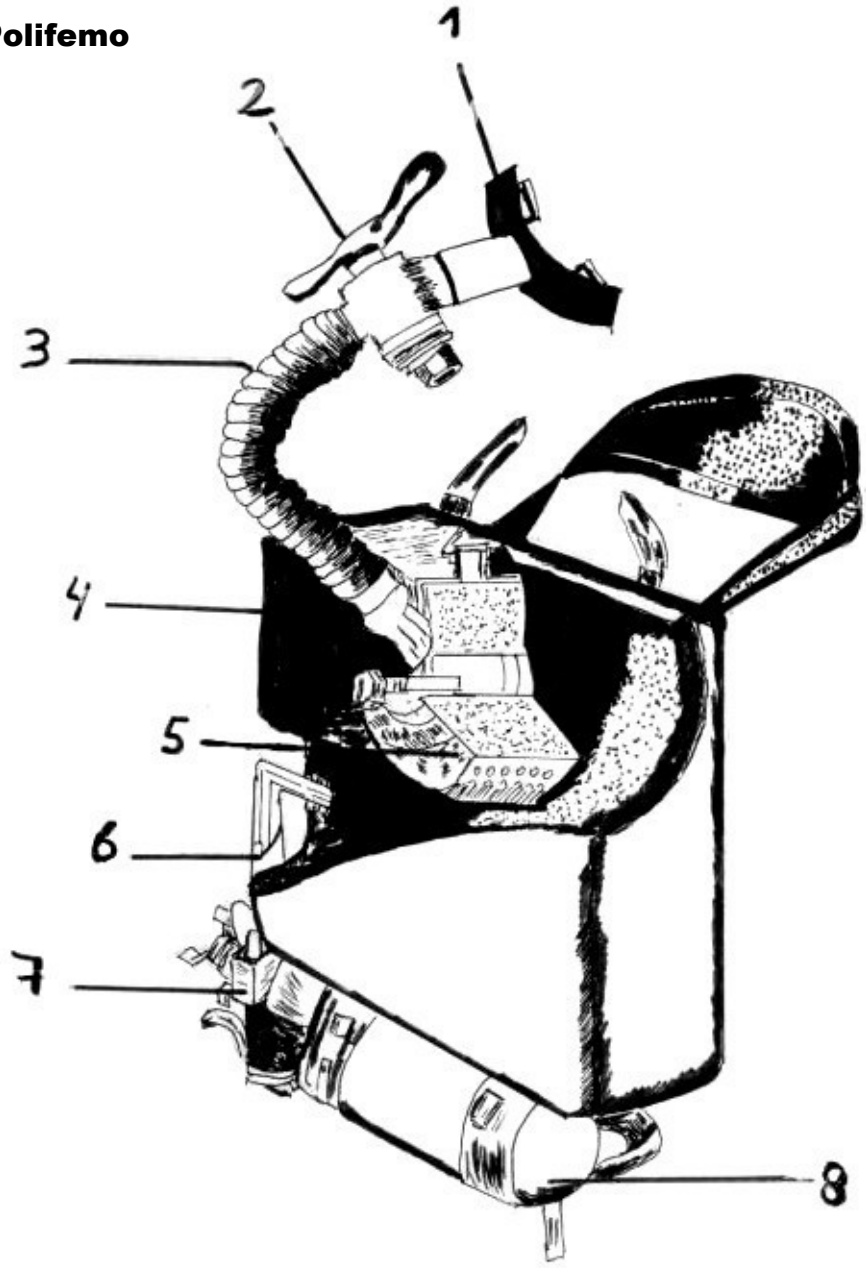
El equipo autónomo de respiración con oxígeno puro LS 901 de la marca Pirelli constaba de las siguientes partes: 1) máscara, 2) sujeta nariz, 3) pieza de boca, 4) tubo corrugado, 5) tubo de unión, 6) bolsa contra-pulmón, 7) botellón de oxígeno, 8) robinete, 9) filtro de cal soda, 10) erogador, 11) grupo de válvula y 12) manómetro. (Fuente: Manual de BUceo de la Armada Argentina).

5-15: La fuente utilizada ha sido el Manual Pirelli, propiedad del buzo conscripto de la primera promoción de 1950, Ricardo Droguetti. El equipo estaba presentado como: *"L'autorespiratore subacqueo Pirelli, mod. LS 901 ad ossigeno, risultato di studio accurati e di lunga esperienza nel campo del lavoro subacqueo appare alla fig. Il suo funcionamiento automatico lascia al sommozzatore piena libertà di dedicare tutta attenzione al lavoro, senza preoccupazioni."*



5-16: Dibujo basado en el Manual Pirelli que describe el circuito de respiración del LS 901.

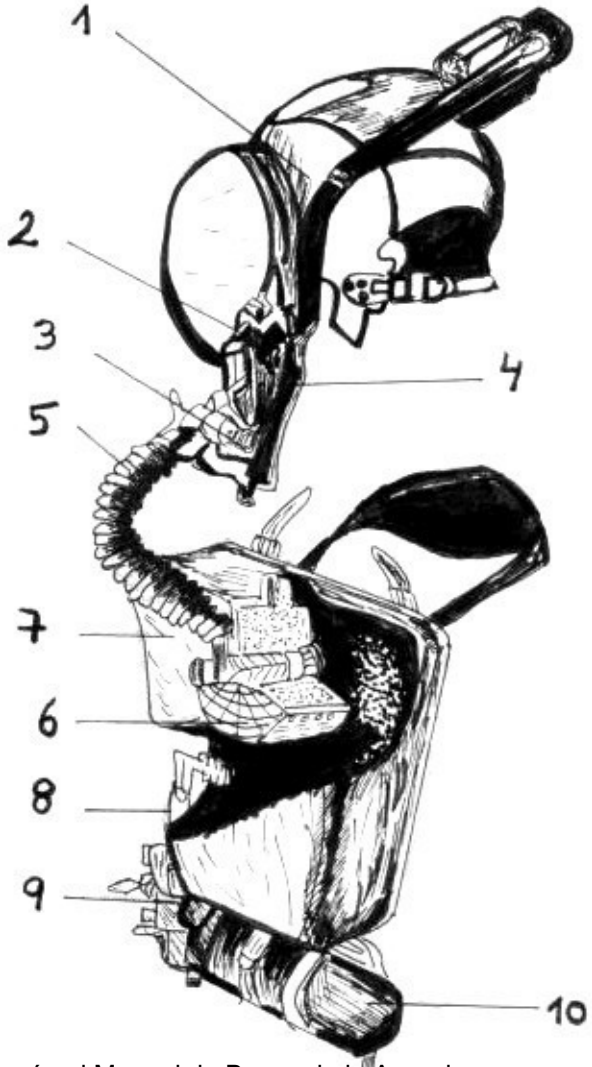
2) Equipo Polifemo



5-17: Partes d

1) Pieza de boca.
2) Robinete.
3) Tubo corrugado.
4) Bolsa contra – pulmón.
5) Filtro de cal – soda.
6) Tubo de unión.
7) By – pass.
8) Botellón.

3) Equipo Poseidón

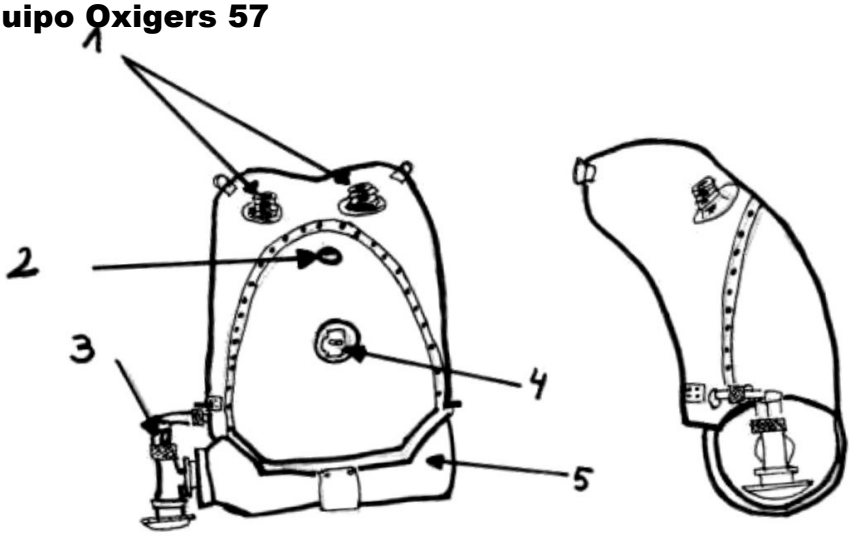


5-18: Partes del equipo Poseidón según el Manual de Buceo de la Armada:

1) Máscara.
2) Pieza de boca.
3) Robinete.
4) Snorkel.
5) Tubo corrugado.
6) Filtro de cal - soda.
7) Bolsa contra – pulmón.
8) Tubo de unión.
9) By – pass.
10) Botellón.

Observación: el equipo Poseidón era similar al Polifemo con la única diferencia que contaba con un snorkel, para facilitar la respiración en la superficie del agua.

4) Equipo Oxigers 57



5-19: Fuente: Manual de Buceo de la Armada. Vista de frente y perfil del filtro de cal soda, botellón de O2, y válvula de alta presión-media presión (HP-MP) de un Oxigers 57. 1) Conexiones de los dos tubos corrugados, 2) Botón de reglaje de válvula de BP con paleta de solicitud, 3) Válvula HP-MP, 4) Tapón de carga, y 5) Botellón. Primer equipo de sistema cíclico usado por los buzos tácticos de la Armada.

CUADRO COMPARATIVO DE EQUIPOS AUTÓNOMOS CON OXÍGENO PURO

Equipo A.R.O.	Marca	Funcionamiento	Descripción	Autonomía
LS 901	Pirelli	Se regula en forma manual o por intermedio de la palanca que acciona el By-Pass. Sistema de tipo “pendular”.	Dos botellones de O2, By-Pass, tubo de unión, filtro de cal soda, tubo corrugado, robinete, pieza de boca, máscara y accesorios.	Tres horas
Polifemo	Pirelli	Se regula en forma manual o por intermedio de la palanca que acciona el By-Pass. Sistema de tipo “pendular”.	Un solo botellón de O2 con una capacidad de 1 litro. Es un LS 901 modificado en la capacidad de la bolsa y botellón.	Una hora
Poseidón	Pirelli	Se regula en forma manual o por intermedio de la palanca que acciona el By-Pass. Sistema de tipo “pendular”.	Es un Polifemo con el agregado de un dispositivo para respirar en superficie sin sacarse la pieza de boca. El dispositivo es un snorkel con una campana de control de pasaje de aire.	Una hora
Oxigers 57	Fenzy	Es a demanda porque al disminuir el oxígeno, la pared de la bolsa contra–pulmón presiona una paleta que trabaja abriendo o cerrando la válvula de baja presión (B.P.). Es un equipo de sistema básico cíclico.	Un botellón de O2, filtro de cal soda, válvula de HP-MP (alta y media presión), una válvula de BP (baja presión) con paleta de solicitud, una bolsa contra-pulmón, dos tubos de goma corrugados, una pieza de boca y robinete.	Tres horas

Mar del Plata, el Puerto y la Base Naval en el recuerdo de los buzos tácticos

La Base Naval en la década de 1950

Las instalaciones y comodidades de la Base Naval y de la Escuela de Buceo cambiaron durante la década de 1950. Los pocos "buzos de manguera" que hacían el trabajo subacuo, descansaban a bordo del "Diaguita" a principios del 1952 [47]. Pero, según recuerda Colman, después les dieron comodidad en la misma Base. Los alumnos del curso de buceo táctico tenían un lugar asignado en tierra. Colman expresó que: *"...en aquel tiempo había conscriptos... estaba la Escuela de Buceo, la Infantería, la Banda, algunos civiles que trabajaban ahí, los jardineros y ... bueno no era tanto... estaba el edificio principal que todavía existe y la Escuela de Buceo no era ésta... no existía la escuela de ahora... estaba el casino de oficiales y la parte grande del edificio... el edificio de la Agrupación de Buzos Tácticos no existía. Donde está ahora la Agrupación, había una escuela de comunicaciones, que era toda de madera: su cocina propia, habitación, escuela, telégrafo, todo eso... En el ´54 todavía no había cambiado mucho cuando vine a recalificación. Cambios hubo cuando yo ya me fui definitivo, cuando se hizo construcción..."*

Leopoldo Ramos recordó que: *"...estaba el antiguo edificio [48] ... estaba el tanque, hacíamos inmersiones. Era como si estuviéramos en un túnel y pasar las paredes... era un edificio bastante grande... había una cámara de descompresión bastante grande..."*

Memorias de Mar del Plata y el Puerto

Leopoldo Ramos, buzo táctico de 1952 se refirió a Mar del Plata y el Puerto en los años ´50 y ´60 recordando lo siguiente[49]: *"...de Punta Alta vine a Mar del Plata y me encantó. La mole de cemento de Colón no existía, tenía casas de tipo colonial, hermosas mansiones frente al Provincial, era hermosa... venía el tranvía, pasaba por detrás de la estación terminal y subía la loma... la avenida Independencia era diferente, tenía un sendero en el medio, como el sendero de Juan B. Justo... tanto cambió la ciudad... era hermosa... por eso me pongo a pensar y me acuerdo... el Club Mar del Plata estaba en la esquina, era precioso... la avenida Luro también tenía la señal al medio cuando venía el tranvía. El tranvía venía por Buenos Aires y doblaba por Luro... uno lo que pasó lo va olvidando... no mira para atrás... la vida era muy tranquila... se vivía diferente...*

...íbamos al puerto en los ´60... en la escollera norte había piletones en el camino, no estaba rellena... piletones... con mucha profundidad 6 o 7 metros... estaba el Náutico... donde está el INIDEP ahí dejaban los barcos...

...había un criadero de mejillones dentro de la Base...había unos boyones grandes... nos sumergíamos y encontrábamos mejillones en la cadena...

...donde amarraban las lanchas del otro lado, como quien va hacia la sur había una grúa TITÁN y no sé si la llevaron a Necochea. No sé cuándo la llevaron, pero era enorme. Esa era la que colocó las piedras de la escollera. Llevaba los bloques para formar la escollera..."

Isidro Reyes Paez[50], buzo táctico de la promoción 1959 recordaba la ciudad de Mar del Plata, cuando estuvo haciendo el curso de la siguiente manera: *"Mar del Plata en el ´59 era socialista. Recién empezaban a hacer edificios de línea recta, que normalmente había muchos chalets... comenzaban a aparecer los primeros residentes... a hacer la casa y vivir. En invierno antes no había nada. Todo cerrado. Derby era el único café de todo el año, era nuestro punto de reunión... no había otro... nos juntábamos los buzos. De la base, luego de cenar, salía un vehículo que le llamábamos La Juanita y era un micro chico, recorría distintos lugares y se iba al barrio de Marina, CAISAMAR, llevaba gente de la Base... tomábamos un café en Derby. Luego volvíamos a la Base. No había transporte. Terminaban a las 20 ó 21 horas..."*

NOTAS

1 Ver Nolte Polledo, op. cit.

2 Se realizaron varias entrevistas al señor Alberico Faedo, algunas en su casa cercana a Necochea el 04/02/01 y 10/02/01; otras, en su domicilio de Olivos, el 25/07/01.

3 Según Luis De La Serra, op. cit. "El 4 de Diciembre, los cuatrimotores norteamericanos alcanzaron en Nápoles a los cruceros Attendolo, Savoia y Montecuccoli y a cuatro destructores. El primero de dichos buques dio la voltereta y se hundió" en la página 441.

4 Faedo dice "escuela de buzos" por los de escafandra, "de manguera" o salvamentistas.

5 Los buzos tácticos tenían su asiento en el buque de desembarco A.R.A. San Bartolomé, en Puerto Belgrano en los comienzos de la Agrupación. Casualidad o no, tenía el mismo nombre que la escuela de buzos de La Spezia.

6 Institución parecida a la Prefectura.

7 Cinco litros de capacidad pulmonar es bastante, ocho litros es prácticamente el doble de lo común.

8 La orientación subacua tenía que ser perfecta. Un buzo debajo de un buque de gran tonelaje que no fuera capaz de reconocer bajo qué parte se hallaba sólo con el tacto, podía poner en peligro su propia vida.

9 Recomiendo leer la explicación de Tonello sobre el efecto del oxígeno en este capítulo.

10 Debido a que tengo la habilitación de buzo profesional, he podido bucear en el puerto marplatense bajo un pesquero de altura, acompañada por el buzo Javier Castro Aranza. En esa ocasión, observé que el casco parece interminable para el que está debajo y era de sólo unos 40 metros. Para un buzo estar debajo de un crucero de 110 metros, de noche, en absoluta oscuridad, puede ser mortal si se pierde la orientación, ya que se corre el riesgo de bucear en círculos, entrar en pánico y finalmente ahogarse.

11 Durante la entrevista "Luisito" Tabó comentó que había tenido que patrullar de noche en Puerto Belgrano, ante la posibilidad de un ataque durante la Segunda Guerra. Necochea, el puerto de Quequén y en realidad, los barcos cerealeros al servicio inglés eran los objetivos que no se concretaron.

12 Los partisanos eran grupos guerrilleros italianos que luchaban contra dos enemigos: el ejército alemán y partidarios de Mussolini. Los alemanes aplicaron represalias a la población civil sospechada de ayudar a los partisanos. Al principio eran bandas autónomas y mal armadas pero, en los primeros meses de 1944 con la ayuda de los aliados tienen una discreta organización militar. La división de Italia en dos bandos, partisanos antifascistas y partidarios de Mussolini, produjo una serie de muertes, atentados y gran inestabilidad.

13 Ver Anexo 6: Alberico Faedo, documentación de la Segunda Guerra.

14 En realidad, en los Estados Unidos se registraron experimentos con helio y oxígeno en la década de 1920, ver capítulo 3 de este libro.

15 Ver capítulo 7, Chapaleo es el nombre de Alfredo Montes, buzo del puerto marplatense.

16 Jorge es Jorge Canal, ver capítulo 7 y la empresa Toledo&Canal.

17 Entrevista a Marcelino Sotura realizada en su domicilio de La Plata, el 15/12/02

18 Su ingreso a la Armada y sus recuerdos del curso de buceo se han narrado en el capítulo tres del presente libro.

19 Una lapicera Parker en los años ´30 y ´40 era un objeto de distinción, lujoso y bastante caro.

20 Mostraba el Certificado de Servicios Militares donde figuraban los destinos, ver Fuentes Primarias.

21 Según el certificado de servicios fue instructor hasta el 01/12/57 y se efectivizó su retiro el 14/ 04/58.

22 Ver las historias del capitán Porretti en el Anexo correspondiente.

23 Entrevista realizada el 17/11/02 en el COM de la ciudad de Mar del Plata.

24 Wolk no residía permanentemente en Mar del Plata. Según comentarios enseñaba en Buenos Aires, en la Escuela Naval Superior de Guerra para oficiales pero no me fue posible confirmarlo.

25 Comentó que el oficial D´Agostino lo llamaba “Musculito” por la espalda que había desarrollado con tanto entrenamiento en el agua. “Pato” porque “¡Me gustaba el agua! Ja, ja, ja!” dijo Colman.

26 Puertos de Argentina como Quequén por su importancia en el embarco de cereales a Gran Bretaña, fueron objeto de estudio para un posible sabotaje. Faedo recordó que durante su entrenamiento como buzo en Italia antes del armisticio, se planteó en su grupo esa posibilidad.

27 En internet, en la página de la Décima Mas (en italiano), se hace referencia a estos ejercicios, citando **textualmente las palabras de Wolk**: “Le installazione e possibilitá che ha la Scuola di Subacqueo della Marina Argentina le permetterano di collocarsi fra le prime nel mondo... Gli úomini rana argentini addestrati da Wolk e dal suo aiutante, il capo principale di mare, Marcelino Sotura, hanno dato un esito straordinario nelle ultime manovre della marina durante u suoi **attachi contro le basi navali di Porto Belgrano, Mar del Plata e Río Santiago”**. Aconsejo la lectura de la página, ver en bibliografía.

28En los años siguientes, los tácticos siempre realizaron simulacros de sabotaje como entrenamiento. El buzo salvamentista Aníbal “Vasco” Echeverría (entrevista del 27/07/01) recordó que: *“la gente de los buques trataba de descubrirlos”, “con los barcos fondeados podían subir por la cadena”, “había muchas formas de verlos... uno era que sin querer se movía en el agua... el traje mismo, el traje se lo veía brillar. La goma húmeda brilla con luz adelante. La luneta se veía. Y, el chapoteo que había en el agua sin querer...”, “ellos venían nadando desde lejos, 100 metros, 200 metros...”,”...al descubrirlos les tirábamos con papas, cebollas”, “...una vez en Puerto Belgrano... si bien yo era buzo, cuidaba. Y a mí me tocó estar cuidando en un lugar que había una escalera. Entonces, cuando se asomó uno, uno de los tácticos a la escalera... un táctico viejo ...Yo le dije:-No, no subas acá porque te tengo que denunciar. Entonces...¡ lo mandé por otro lado!”*

29 Marcelino Sotura conservaba un artículo de Septiembre de 1952, en el cual se alababa la eficacia de los hombres ranas por lo demostrado en la operación del golfo San José.

30 Según el artículo mencionado fueron más de diez explosiones.

31 Ambos brazos extendidos= 1,80 metros ;de nariz a mano= 1 metro; dedo pulgar medio= 1 pulgada.

32 Entrevista a Leopoldo Ramos 21/01/04.

33 Entrevista realizada el 17/11/02 en el COM de Mar del Plata.

34 Paez mencionó que la promoción del ´59 fue la única completa en la fiesta de los 50 años de la A.P.B.T

35 Entrevista realizada el 26/02/05 en su domicilio acompañado de su señora esposa.

36 Simonet recordó que su promoción, la del ´59, fue la única que asistió completa y acompañados de sus señoras a la celebración de los 50 años de la Agrupación, realizada en el hotel Sasso, Mar del Plata, en el 2002. Celebración a la cual asistí y pude contactarme con personalidades como el señor Marcelino Sotura.

37 Entrevista en el COM del 17/11/02.

38 Las normas de seguridad marcan el límite de 8 metros para buceo con oxígeno puro.

39 Algunos opinan que ser buzo ya implica cierta originalidad.

40 En 1952 el buceo no tenía la difusión actual y ver un buzo táctico de noche con el traje Pirelli, hasta podía ser confundido por un extraterrestre, demonio o monstruo acuático, en la fantasía de la gente.

41 Los comentarios de alumnos de Tonello fueron coincidentes. Era “un matemático”, un apasionado del estudio y excelente haciendo cálculos. Opinión a la que me adhiero ya que en la entrevista realizada fue evidente su interés y conocimiento sobre Fisiología del Buceo, y por ende, su admiración por Aldao.

42 Conocida en ese entonces como Marina de Guerra.

43 Entrevista realizada el 20/02/02, en su domicilio de la ciudad de Mar del Plata.

44 Autónomo, respirador, oxígeno.

45 Fuente consultada: Manual de Buceo de la Armada.

46 Los datos del cuadro comparativo fueron obtenidos del Manual de Buceo de la Arnada.

47 Entrevista a Nilberto Colman, realizada el 17/11/02 en el COM, en Mar del Plata.

48 Creo que es el antiguo edifico de madera.

49 Entrevista realizada a Leopoldo Ramos el Jueves 21 de Enero de 2004,en Mar del Plata.

50 Entrevista a Isidro Reyes Paez realizada el 17/11/02 en el COM, Círculo Oficiales de Mar, Mar del Plata.

CAPÍTULO 6: EL BUCEO DEPORTIVO EN MAR DEL PLATA

Mazza y Sotura: la fundación y breve vida del A.B.C.D

En 1955 Marcelino Sotura y Armando Mazza fueron los pioneros que crearon la primera institución de buceo deportivo en Mar del Plata. La inauguración[1] del Ateneo de Buceo y Caza Deportiva contó con la presencia de socios y autoridades del club de Regatas Mar del Plata y miembros del Ateneo de Caza Submarina de la Capital Federal. El acto había sido organizado en el Hotel Regio por la subcomisión de fiestas del club de Regatas Mar del Plata, a cargo de Matilde Gamero. También estuvo presente el Comandante de la Base de Submarinos, Enrique Plater; una delegación de la Federación Universitaria de Buenos Aires, periodistas locales y corresponsales de diarios capitalinos.

El A.B.C.D., Ateneo de Buceo y Caza Deportiva, nació en la década de 1950, como una institución totalmente original en la ciudad de Mar del Plata con el claro apoyo de la Marina [2]. Los objetivos propuestos eran: -buceo con carácter deportivo, -caza submarina, -exploración de fondo de mares, lagos y ríos, -trabajos afines al yachting y -eventual formación de una reserva de buzos para poca profundidad. Contaba [3] con los más modernos equipos de la época: autorrespiradores, trajes de goma, armas submarinas, botes plegadizos, pulmotor portátil [4] y estudio fotográfico completo. Además, el programa del curso tenía altas aspiraciones para una excelente formación, el cual desarrollaba los siguientes temas: -Perfeccionamiento de la natación, -Uso correcto de las patas de rana, -Gimnasia metodizada, -Fisiología del buceo, -Práctica con diversos equipos de buceo, -Uso de elementos para caza submarina, -Clases de primeros auxilios, -Nociones y práctica de respiración artificial, -Aplicación del pulmotor portátil. Y, al finalizar, el bautismo en el mar y la entrega de credenciales habilitantes como buzo deportivo.

El A.B.C.D. también contó con el apoyo de colaboradores de renombre tales como: Atilio Porretti, Julio Luna, Aldo Omar Venini (comodoro del club Regatas) y Alberto G. Thomas. Alberto Estévez y Enrique Schimpke facilitaron elementos para esa institución, material disponible para lograr interesados y socios. El presidente del Ateneo de Caza Submarina de la Capital Federal, Pedro Baiocco, asesoró en los comienzos y brindó su experiencia. Ese primer club de buceo, único en la zona atlántica funcionaba en la calle San Luis 1856[5].

Acompañado de fotos y recortes de periódico, Sotura [6] explicó qué pasó con esa institución que a pesar de sus inicios muy entusiastas desapareció rápidamente: *"...Se llamaba Ateneo de Buceo y Caza Deportiva. Duró 2 años. Pasó lo siguiente... se formó con todos los equipos que dio Marina. Cuando llegó el momento que tenían que comprarse los equipos ellos, se borraron todos... quedó en la nada. Me quedé yo con todos los libros de formación y todo... porque incluso Marina prestó un barco para ir a Puerto Madryn con todos los equipos. Se hizo una excursión con todos ellos...*

...Mazza estaba muy interesado en deporte... Mazza no era buzo (no era miembro de Marina). Se usaba el autónomo (equipo y traje Pirelli a oxígeno). Marina prestó todos los elementos, viajaron a Puerto Madryn... todo eso con Marina, pero cuando

hubo que comprarse los elementos propios se borraron. Después no supe más de ellos. Después no me interioricé."

6-1: Buzos del A.B.C.D. practicando con equipos PIRELLI. El segundo de la izquierda con una mano sobre la cadera y con la derecha sostiene un arpón, es Mazza, según los recuerdos de Sotura. Foto gentileza de Sotura.

6-2: Brindis del A.B.C.D. Sotura de traje más claro ubicado en el centro, en el vértice de la mesa. Foto gentileza de Sotura.

6-3: Brindis del A.B.C.D. Al fondo, sobre la pared están colgados varios elementos de buceo. Foto gentileza de Sotura.

Hallazgo del ancla de la goleta Alice del siglo XIX

La vida del Ateneo de Buceo y Caza Deportiva fue breve a pesar de la fundación entusiasta y del éxito obtenido en Arqueología submarina, o más precisamente en el hallazgo de restos hundidos de la historia marplatense. Los orígenes históricos de la ciudad de Mar del Plata se desarrollaron en la desembocadura del arroyo Las Chacras, actual Punta Iglesia. En ese lugar Coelho de Meyrelles hizo construir el primer muelle. En ese sector continuó la actividad de embarco y desembarco de los barcos durante los años de la acción de Patricio Peralta Ramos y Pedro Luro. Por lo tanto, la zona de Punta Iglesia siempre ha sido un sitio factible de estudio de Arqueología submarina. Lamentablemente, por diversos factores nunca se ha realizado un proyecto sustentable y continuo del patrimonio cultural subacuático marplatense.

Quizás la acción más destacable del A.B.C.D fue el hallazgo de un ancla antigua. Titulares de los diarios de la época destacaban la noticia y una de las crónicas explicaba que: *"Atraídos por un hierro que en las bajantes se divisa en la playa de Punta Iglesia, a unos 80 metros de la costa; se dirigieron a ese lugar con sus equipos de* ***hombre-rana***[9] *y exploraron debajo de la superficie, comprobando, con la consiguiente sorpresa que se trataba de un viejo ancla, enterrada en la arena, de la que sobresale únicamente, el brazo de la helice llamado cepo, alrededor de 80 centímetros.*

Por las incrustaciones de mejillones hacen ascender los jóvenes Mazza y Sotura la antigüedad de ese ancla en más de medio siglo... todo permite suponer que se trata

del ancla del barco Alice de 1500 toneladas, que allá por 1870 fue sorprendido por un violento huracán cuando se hallaba fondeado cerca del muelle de hierro, construido por el primer poblador de esta zona Don José Coelho de Meyrelles y garreó; chocando violentamente contra ese muelle... no sorprende nada que el ancla estuviese a corta distancia del muelle destruido, pues saben los hombres de mar, eso ocurre con frecuencia en los naufragios de barcos que garrean, o sea, que va arrastrando el ancla por el fondo sin hacer presa, pudiendo desprenderse la misma en cualquier momento.

Estamos pues, ante un descubrimiento de singular interés histórico y el retiro de esa ancla despertará la curiosidad pública... consideramos que debe ser entregado al Museo Municipal de Ciencias Naturales y Tradicionales de Mar del Plata...

...Merece destacarse ese éxito de la exploración de los ***hombres rana****, señores Sotura y Mazza, fundadores del Ateneo de Buceo y Caza (A.B.C.D.)que realiza una obra de verdadero interés público y de beneficio para Mar del Plata extrayendo de nuestras playas, hierros, blocks de cemento, etc. Que constituyen un serio peligro para los bañistas en la temporada."*

Fotografía subacuática

Armando Mazza se interesó por la fotografía subacua. Probablemente, Mazza fue el primer buzo deportivo en la ciudad de Mar del Plata, que se preocupó por construir una caja estanca para la máquina fotográfica. Fotos submarinas marplatenses fueron publicadas en la revista ESTO ES[10]. La escollera Norte[11] fue registrada en su medio acuoso a pesar de la turbiedad. Mazza, cuyo entusiasmo lo llevó a encargar a Nueva York una caja estanca que le permitiera mejores tomas, fue quien inició la difusión visual del fondo marino de la ciudad.

El C.A.S.E., el Centro de Actividades Subacuáticas Escualo

El comienzo en 1969

El C.A.S.E., Centro de Actividades Subacuáticas Escualo, ubicado en la esquina de General Paz y Martín Rodríguez, en el barrio San Carlos, ha tenido una extensa trayectoria subacuática en la historia del buceo marplatense. Fue fundado el 30 de Marzo de 1969, y ha sido la única institución que consiguió tener un lugar propio y realizado ininterrumpidamente cursos de buceo hasta la actualidad. Su primer presidente fue Héctor Maldonado; y el vicepresidente, Augusto "Tito" Villanueva, teniendo la sede en la calle Gascón 2744 en el año 1969[2].

Con el apoyo de la Escuela de Buceo de la Base Naval de Mar del Plata se inició el primer curso regular buceo deportivo, el 15 de Mayo de 1969. El 26 de Junio de ese mismo año, se aprobó en la F.A.A.S., Federación Argentina de Actividades Subacuáticas, la afiliación del C.A.S.E. de Mar del Plata.

El primer Torneo Nacional de Actividades Submarinas, denominado CASE-ARA se realizó del 6 al 8 de Diciembre de 1969. Participaron delegaciones de 18 clubes de todo el país. Por ejemplo: Agrupación Ingenieros Anfibios 601de Santa Fé, Círculo

Rosarino de Actividades Subacuáticas, Hermandad Universitaria de los Escualos de Bahía Blanca, Universidad Nacional del Sur de Bahía Blanca, Club de Buceo Neptuno de Comodoro Rivadavia, Club de Pesca Lobería y muchos otros. La organización pudo brindar sin cargo a los participantes de: alojamiento, almuerzo y cena, transporte a los lugares de competencia, escudos y elementos identificatorios del torneo[13]. Las actividades fueron: -búsqueda subacuática, -orientación y habilidad subacuática y –natación con aletas. Se destacó Oscar Bernatene, representante del C.A.S.E., quien llegó en primer lugar en la prueba de natación de 4000 metros. Veinte nadadores salieron desde el morro de la Escollera Sur hasta el espigón número cuatro de la playa Bristol. Bernatene cumplió el recorrido en una hora y veinte minutos. En segundo lugar, con diez minutos de diferencia llegó Máximo Nicoletti, representante de Trelew. Y, tercera, Stella Aramayo de Bahía Blanca, en un tiempo de una hora, 33 minutos. El cuarto lugar fue compartido entre J. Strasser de Comodoro Rivadavia y Adalberto Sosa de Puerto Madryn. En búsqueda submarina, los únicos clasificados fueron: 1) Mariano Medina de Puerto Madryn, 2) Juan Cantarello de Bahía Blanca, 3) Adalberto Sosa de Puerto Madryn y 4) Omar Serdá del C.A.S.E. Orientación submarina quedó desierta.

La difusión en los medios especialmente los diarios, la publicidad desempeñada en el primer año del C.A.S.E. fue intensa. El torneo realizado en Diciembre de 1969 fue también una atracción turística y contó con el apoyo de la Dirección de Turismo.

“Un encuentro con hombres y mujeres rana en Mar del Plata”

En varias notas periodísticas Héctor Maldonado y Augusto “Tito” Villanueva promocionaban el C.A.S.E en sus comienzos, y destacaron especialmente el carácter familiar del mismo. Hacían énfasis en que buceaban con sus señoras e incluían a sus hijos. La escollera norte era el lugar de reunión de los “acuanautas”. El siguiente texto fue extraído de un artículo[14] de La Razón del verano de 1970, escrito novelísticamente por el periodista, en el cual miembros del C.A.S.E. explicaban la actividad:

“...los muchachos y chicas, con un promedio de edad de 20 años, lucían el atuendo extraño de los populares ***acuanautas****: ellos, el brilloso traje negro de goma y nylon; ellas, en negro y amarillo, “más chic – dijeron – para andar por el fondo del océano”. El rostro cubierto con la luneta, algunos con los tubos de aire comprimido y todos con las patas descomunales del batracio. En la pierna derecha, prendido un filoso cuchillo para la defensa de un ataque siempre peligroso[15]. “No ha pasado nunca nada desde que comenzamos a hacer este maravilloso deporte, pero...”, reflexionó el presidente de la institución, señor Héctor Maldonado, apenas salió del agua donde enseñaba...*

..El público creció en número. Todos preguntaban una y otra cosa. “El local del centro está en la calle Gascón 2744 de esta ciudad”, se informó a unas señoritas que miraban con envidia a las chicas rana en momentos en que se zambullían con un equipo fotográfico submarino.

-Mi esposa bucea como yo – subrayó el señor Villanueva[16].

-Es un paseo por el fondo del mar, igual que ir en auto a Camet – dijo riendo Marcelo Beltramino, otro joven socio.

-¡Es un gran sedante! – subrayó Mabel Schrott, una pecosa de menos de 20 años.

Junto a la cual estaban arreglando sus equipos empapados sus compañeros deportistas César Margena, Daniel Trama, Pablo Raimondi, Horacio Giaccaglia y el 5 veces campeón de mar abierto en distintas categorías Oscar Bernatene (veinte años)..."

Indudablemente la nota realizada hace más de 30 años marcaba la curiosidad y la novedad del buceo en esa época. La tarea de difusión del mismo fue importante para conseguir nuevos adeptos al deporte subacuo. El buceo como actividad grupal y "familiera" era el mensaje que se quería transmitir. Además, en esa época era toda una curiosidad el mundo submarino. En contraste con la actualidad que la difusión de videos y películas hicieron más cercano al conocimiento popular el fondo marino.

El testimonio de Jesús Arévalo: las prácticas en el Diaguita

Jesús María Arévalo nació el 15/04/1940 en la Capital Federal y participó de la fundación del Centro de Actividades Subacuáticas Escualo. La sala de la institución donde se realizan las clases, lleva su nombre en reconocimiento a su labor. Arévalo brindó su testimonio[17] sobre sus inicios en la actividad subacua y los comienzos del C.A.S.E.: *"...tenía lancha y bajaba la lancha por el Motonaútico (por ese lugar). Todavía no existía el Motonaútico... era 1962 o ´63... Bajaba la lancha donde está ahora el Club de Motonaútico y ahí empecé a conocer... Conocí a Jorge Camurri, conocí a Beltramino que tenía una embarcación... Jorge Camurri, Alejandro Beltramino, Tito Villanueva que era amigo de Beltramino... hacían actividades náuticas, esquí acuático, natación... y Beltramino era oficial de Marina retirado.... su grado de militar no me acuerdo. Él nos hizo contacto con la Escuela de Buceo de esa época. Estamos hablando del año 1968 y nos invitaron a hacer un curso de buceo en la Base Naval. Durante el curso nos fueron sugiriendo que cuando termináramos formáramos un club civil. Porque ellos no enseñaban a civiles, salvo el caso nuestro. Ellos preparaban buzos para sus actividades. Más adelante, preparación de buzos para plataformas petroleras, etc., etc., ...en ese curso habremos estado seis o siete. A todos nos gustaba el agua. A lo mejor, Camurri tenía alguna experiencia y Héctor Maldonado, otro de los fundadores...*

...Héctor Maldonado, Beltramino padre (Alejandro) e hijo, Marcelo, Jorge Camurri, Tito Villanueva... me parece que vino después, no estoy seguro... Carlos Melone, creo que estuvo en ese curso, no estoy seguro y ... bueno... terminamos el curso. Nos fuimos comprando ya las cosas. Creo que Beltramino fue a Buenos Aires y nos trajo a todos un poco de equipo, inclusive los equipos de goma... nos tuvimos que comprar (los trajes de goma)porque era frío. No lo calefaccionaban y hacía frío el tambucho. Yo no me acuerdo bien, pero supongo que fue una hora de teoría y una práctica. Me parece que era los sábados por la tarde, como tres horas en la Base Naval... hicimos todo en la Base... creo que un fin de semana hicimos algo de recorrer la escollera por ahí adentro...

...en la parte teórica había un Capitán Médico, creo que era. Y, en la parte práctica siempre había el oficial de guardia, estaba... y los suboficiales, que eran todos los instructores... no tengo a quién pedirle una ayuda (para recordar detalles) porque están todos muertos...

...cuando terminamos el curso nos dieron el programa de salida de los buzos de la Base Naval, mar afuera, en el buque Diaguita... programa de salida de los buzos para

todo el año. Tenían dos salidas mensuales, digamos, año por adelante y estábamos invitados tres o cuatro buzos a acompañarlos. ***¡Era fantástico!*** *El único problema era que era día de semana. Yo no pude disfrutar mucho, pero algunos iban mucho... Nos trataban de maravillas. Éramos considerados como oficiales para el uso del barco y de las instalaciones... considerados como oficiales. Compartíamos con los oficiales camarote, salón de estar... Salíamos a las 7 de la mañana y se volvía a las 2 de la tarde. Los buzos de la Armada ocupaban una parte del barco, y nosotros, el otro extremo. Entonces, cada cual hacía su buceo. Los buzos de la Armada hacían su instrucción y nosotros lo deportivo. No nos mezclábamos ni interferíamos. No nos acompañaba nadie. Era una camaradería fantástica. Estábamos independizados...*

...(la primera vez mar adentro)¡¡Fantástico!! Derecho afuera hasta encontrar creo, treinta metros... primer buceo a treinta metros. Con bastante experiencia en el tambucho. Los primeros cuatro o cinco metros son los más difíciles. Luego, los metros siguientes son más fáciles. Si se llegó bien a los cinco metros, luego, diez, quince es prácticamente lo mismo. Cuesta un poquito compensar (los oídos)... en los primeros metros, luego se sigue sin problemas. Buceos en el mar, costeros, por supuesto, con nuestra lancha seguro los fines de semana...

...todos los habíamos comprado (los equipos)...

...el curso fue en el ´68 porque en el ´69 fundamos el C.A.S.E. Fue sugerencia de las autoridades de buceo de la Escuela de Buceo, que cuando egresen formen una escuela de buceo civil y sigan enseñando...

...(los orígenes del nombre)le puse ***Escualo****. Es un tiburón chiquito y nada tan lindo bajo el agua, tan elegante... y le pusimos Escualo, Centro Actividades Submarinas Escualo... nada tan lindo bajo el agua. Cuando salíamos en los buques de la Armada encontramos muchos escualos, paraban al lado nuestro... y casi no se veían y tienen ese color que se confunde con el agua... pero subíamos y los marineros se entretenían pescando tiburones, que era un espanto! Y, nosotros bajo el agua no los veíamos y no por falta de visibilidad, sino que nadaban tan ligero que no se ve... con el color plateado como están siempre en movimiento...* ***Escualo****..."*

Los comienzos del C.A.S.E. según el relato de Alejandro Beltramino

Al cumplirse el décimo aniversario del C.A.S.E. varias notas[48] sobre la institución fueron publicadas en el diario La Capital. En la primera de ellas se transcribieron las palabras de Alejando Beltamino, presidente del C.A.S.E. en 1979, recordando los comienzos. Su relato[49] fue el siguiente: *"...Transcurría el mes de Marzo de 1969 cuando un grupo de amigos que compartíamos la afición por el buceo, decidimos organizarnos para hacer de nuestras esporádicas prácticas una actividad que tuviera un sentido, una orgánica y difusión a través de la enseñanza...*

...Todo se decidió prácticamente en una tarde en que estábamos reunidos Jorge Camurri, Carlos Melone, Augusto Villanueva, Jesús Arévalo, Roberto Denegri, mi hijo Marcelo y yo, en una pequeña aula de la Escuela de Buceo de la Base Naval Mar del Plata. Concurríamos allí a menudo gracias a una gentileza de las autoridades navales que nos permitían realizar prácticas en sus instalaciones. Comprendimos que teníamos

todo a nuestro favor: desde una ciudad con una zona apta para buceo, la colaboración de diversos sectores, un campo casi ilimitado de posibilidades y, en nosotros, una fe a toda prueba. Por otra parte sabíamos de amigos comunes que estaban interesados en nuestras andanzas y que con solo convocarlos se sumarían de buen grado a una propuesta seria en este sentido... ...Cada uno se fue a su casa con un manojo de sueños que esa noche consultaron almohadas. Al día siguiente, habían florecido en más ideas y sonrisas amplias. El Centro de Actividades Submarinas Escualo (C.A.S.E.) tenía vida, estaba en nuestros corazones y en nuestras mentes y a partir de entonces, ganó las calles y los despachos públicos, porque no descansamos hasta lograr su reconocimiento oficial... Recuerdo que para las clases aportábamos nuestros equipos personales y también las lanchas con las que se hacían las prácticas en el mar. Mediante colectas compramos los primeros trajes de goma, autorrespiradores y snorkels con que contó el C.A.S.E. Más de uno gastó de esta manera los ahorros que seguramente estaban destinados a satisfacer otros deseos. La entidad estaba primero... El apoyo de la Escuela de Buceo fue permanente y además surgieron otras colaboraciones y voces de aliento..."

El C.A.S.E. en la década del ´70

El comienzo de la década de 1970 se realizaba con mucho empuje y logros importantes realizados en pocos meses. Al cumplirse el primer aniversario[20] , siendo el presidente Héctor Maldonado, se distinguieron a los primeros egresados, quienes fueron: Tito Villanueva, Alejandro Beltramino, Marcelo Beltramino, Jesús Arévalo, Carlos Melone, Rolando Denegri y Luis Andreu. Hubo distinciones a los que por primera vez representaron al club en un campeonato subacuático en Puerto Madryn. Ellos fueron: Ana María Villaverde, Oscar Bernatene, Jorge Serda, Horacio Giaccaglia, Luis Swicinsky, Jorge Zanier, delegado: Jorge Camurri y director técnico: Héctor Maldonado. Además, como política del club que el buceo era familiar incentivándose a las damas a bucear, se entregaron presentes recordatorios aquellas que integraron los cursos: la señora Olga de Villanueva, y las señoritas Graciela Denegri y Mónica Beltramino. Hubo también un reconocimiento a la tarea del presidente, Héctor Maldonado. La actividad de Jorge Zanier como encargado de relaciones públicas y prensa fue muy destacada, premiándoselo con una medalla por las gestiones de promoción y difusión a favor del C.A.S.E. Y, también desde la primera fiesta se instituyó el "Gran Baile de la Pata de Rana", única manera posible en que los buzos podían festejar era bailando con las aletas puestas.

En Mayo de 1970 fue una novedad la realización de inmersiones nocturnas en la Escollera Norte. Algunos miembros como Horacio Giaccaglia, Jorge Zanier y Eugenio Molina descendieron con precarios equipos de luz.

Conferencias con películas, audiovisuales sobre Biología Marina fueron realizadas en el Club Pueyrredón. También, el Dr. Ricardo Bastida dio una exposición sobre Arqueología Submarina.

Una activa participación en torneos nacionales, incentivación educativa y científica, realización de dos cursos de buceo y difusión de la actividad fueron las concreciones del C.A.S.E. a comienzos de la década de 1970.

En 1971 continuaron las conferencias a cargo de el Dr. Ricardo Bastida, el profesor Ricardo Capitoli y el Dr. Jorge Capilla, este último era especialista en medicina hiperbárica.

En la escollera norte y en la playa Bristol miembros del C.A.S.E. hacían exhibiciones de buceo que motivaban al público.

El año 1972 fue muy especial, tal como lo demostraba la Memoria del Club[21]: *"Nos deja el año 1972 "cansadísimos, pero felices", pues luego de muchos sacrificios, ahorros, peñas para recaudar fondos y fiestas hechas con idéntico fin, logramos durante este año comprar un* ***hermoso compresor "BAUER"****, para recargar los botellones de buceo y, además,* ***un ómnibus en muy buen estado****, para 40 personas, que nos ayudará sobremanera, para transportar nuestra gente y nuestros equipos, y que, además, paseará el nombre de nuestro querido C.A.S.E. por muchos lugares del país.*

Gracias al año 1972 y a todos nuestros asociados y directivos, que tanto nos apoyaron para hacer realidad estos sueños.-"

El crecimiento de la institución continuó con mucho vigor. En Febrero de 1973, se realizó un curso de verano ante la demanda de los interesados. La Armada Argentina "*donó un bote salvavidas inflable y un bote de 3, 60 metros"*[22]. Se colaboraba con el cuartel de bomberos y rescataron un cadáver de la Laguna Mar Chiquita. También en 1973 los buzos del C.A.S.E., participaron de la inauguración de la pileta Lafayette, realizando una exhibición de buceo. Deportivamente, se siguió competiendo en los torneos subacuáticos; y económicamente, se pudieron saldar las deudas del año anterior con los socios que habían aportado dinero para la compra del compresor y del ómnibus. El presidente de la institución era Alejandro Beltramino, Jorge Zanier el vicepresidente, Juan Gorrasi como secretario, Ana Celery la prosecretaria, el tesorero Jesús Arévalo, protesorera Susana de Cecchi y los vocales eran, Hugo Barrena, Beatriz de Beltramino, Federico D´Onofrio, Osvaldo Cecchi, Alfredo Di Nucci y Jorge Serdá.

Desde el punto de vista patrimonial, la institución se iba desarrollando cada vez más. En 1974, la Armada donó un bote inflable "Super Alcione", siete salvavidas para embarcaciones y un botellón con regulador. Se realizó el primer curso de fotografía submarina con numerosos alumnos.

El año 1976 produjo un nuevo logro, la adquisición de dos lotes[23] ubicados en H. Villalobos y La Quilla, justo frente a Parque Camet.

Cursos de buceo con numerosa cantidad de alumnos (60), proyección de películas en instituciones marplatenses, conferencias de especialistas invitados, participación en la seguridad de las regatas, contacto con la empresa Comex de Francia (especialista en buceo a nivel mundial) fueron actividades realizadas por el C.A.S.E. y sus buzos en la década del ´70.

También el año 1977 fue importante para el patrimonio tal como se relataba en las Memorias del C.A.S.E.: *"Otro de nuestros más caros sueños se hace realidad este año: la adquisición de una embarcación apta para buceos en mar abierto; el 21 de Mayo, se concreta* ***la compra de la embarcación pesquera****, de 14 metros de eslora,* ***Due Fratelli****, que desde ahora enriquece el patrimonio de nuestra institución."*

En 1977 contaba con 300 socios con aficionados de Miramar, Necochea y hasta de la Capital Federal. La sede era en la calle Artigas 716.

La comisión directiva del C.A.S.E en 1978 estuvo integrada por: presidente Alejandro Beltramino, vicepresidente José María Zabaleta, secretario Marcelo José Amoroso, pro-secretario José Luis Conforti, tesorero Jesús Arévalo, protesorero Jorge Camurri; vocales titulares eran Hugo Tort, Gustavo Marcón, Daniel González y los vocales suplentes fueron Andrés Barrios, Mario Sarmiento, Jorge Zanier y Alberto Alonso.

El año 1978 se caracterizó por: - el convenio con el INIDEP, Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero, mediante el cual el C.A.S.E. organizaba cursos de buceo para el personal científico y el instituto aportaba embarcaciones, equipos y materiales; - la botadura del "Escualo I" - meses después se botó la lancha "Escualo II Murature" donada por la Armada, - el reflotamiento del velero "Intrepid" hundido en el puerto local; y - se rescató el ancla del carguero de bandera panameña "Lucky Importer".

Desde fines de 1978 y durante 1979[24] miembros del C.A.S.E. comenzaron a proyectar la realización de un Parque Submarino. Ya existía el antecedente del realizado en Puerto Madryn.

El C.A.S.E. cumplió sus diez años de vida realizando en Mar del Plata las "Primeras Jornadas de Buceo Técnico- Científico" y preparando el desafío de concretar un parque submarino.

Cumpliendo doce años

En 1980 el C.A.S.E. entraba a una nueva década de su existencia con muchos logros en su historia. La principal era la difusión del buceo. También tenía actividades culturales proyectando películas en colegios e instituciones, como en el microcine del Centro Médico. Realizaba un importante servicio a la comunidad marplatense, colaborando con los bomberos y la Cruz Roja cuando era necesario por inundaciones u otros siniestros.

El curso de buceo tenía tres clases prácticas en la pileta Lafayette y una teórica por semana, esta última se realizaba en la sede calle Artigas 716. Los alumnos que aprobaron en 1980 fueron: Albaya, Oscar; Brozosky, Mario; Brasesco, Marcelo; Besteiro, María Fernanda; Bedoya, Raúl; Cañada, Sergio; Castiglione, Carlos; Chiodi, Jorge[25]; Del Grosso, Fernando; Domínguez, Raúl; Colombo, Carlos; Crowder, Carlos; Cuello, Gastón; Graziani, Guillermo; Etchegaray, Jorge; Fernández, Mario; Flesler, Héctor; Gomar, Adriana; Gómez Casson, Mario; Labriola, Sergio; Laranjeira, Antonio; Maya, Alfredo; Mazzei, Miguel; Miglioli, Manlio; Prado, Germán; Rojas, Martín; Santini, Alberto; Torlaschi, María Laura; Vázquez, Francisco; Verón, Héctor[26].

En una entrevista[27] realizada por el corresponsal de La Razón a bordo del "Escualo 1", Pablo Miglioli, secretario de prensa del C.A.S.E. explicó que: *"...(el inicio del C.A.S.E.)la idea surgió en la Base Naval, y luego continuó en la casa particular de uno de los socios, el tesorero, que es donde sigue funcionando.... (los fines iniciales fueron) fomentar el buceo como deporte. Durante varios años competimos en distintos torneos y tuvimos premios muy importantes en todos ellos. Después decidimos suspender la actividad deportiva[28] porque era muy costosa, ya que toda vez que había que enviar una delegación a lugares como Puerto Madryn significaba una erogación enorme... (la cantidad de socios) aproximadamente 150 socios que pagan solamente 10.000*

pesos por mes..." También Carlos Sartal, secretario del C.A.S.E., participó del diálogo y se refirió a los cursos: *"...se realizan dos cursos anuales. El primero en verano, que está por finalizar, y el segundo entre Junio y Agosto... tenemos cuatro embarcaciones: Escualo 1, que es en la que estamos navegando; la lancha Murature y dos botes neumáticos. Esta era una embarcación pesquera que fue totalmente renovada para nuestras actividades. Es gasolera y cuenta con modernos equipos de radio, ecosonda, cabina nueva y comandos hidráulicos. Además, contamos con 40 equipos de botellones, reguladores y otros elementos destinados a los socios... (las otras actividades del C.A.S.E.) prestar servicios a cuanta institución privada, oficial, particular o militar lo solicite. Hemos colaborado muchas veces en reflotamiento de embarcaciones. Hemos trabajado en conjunto con policía y bomberos en la extinción de incendios, ya sea en tierra o en mar. Durante las inundaciones colaboramos con Defensa Civil, apoyando con nuestras embarcaciones y equipos de radio. Por otra parte, desarrollamos una actividad cultural, proyectando filmes una vez por semana en el Centro Médico. Son documentales de primeros auxilios, heridas y vendajes y todo lo que la gente tiene que hacer y lo que no tiene que hacer en caso de accidentes, tanto en el mar como en tierra firme. Estos mismos documentales son exhibidos temporariamente en distintas escuelas marplatenses para alumnos de 7º grado o de primero y segundo año de los colegios secundarios..."* Las palabras de Miglioli y de Sartal daban una cabal idea del crecimiento e inserción del C.A.S.E., dentro de la comunidad marplatense en sus doce años de vida.

El "Cristo Rey" y el parque submarino

Desde fines de 1978 se pretendía concretar el sueño de un parque submarino en Mar del Plata. La visión de buques abandonados en el puerto marplatense, las ganas de bucear, de contar con un lugar específico de práctica en el mar donde se desarrollara la flora y la fauna, el entusiasmo de muchos y de las autoridades, hacían que el C.A.S.E. se encaminara a concretar su objetivo de conseguir un barco y hundirlo para poder bucearlo.

La Prefectura Naval Argentina tuvo una participación especial en el éxito del hundimiento del Cristo Rey. Pero, más importante que el apoyo en la maniobra de traslado y descenso del buque fue la superación de los escollos legales, que podían ser más complicados que el mar. El expediente B-7136-C-c-78 posibilitó la autorización legal al C.A.S.E. para llevar a cabo el proyecto del parque submarino. La activa acción de la Prefectura en el campo jurídico fue decisiva para poder efectuarlo.

Hidrografía Naval tuvo a su cargo la factibilidad del proyecto. Colaboró con la elección del lugar que debía reunir condiciones especiales: -profundidad adecuada, -cercano a la costa, -que no obstaculizara el tránsito de embarcaciones, -protegido de las corrientes, y que – permitiera la concurrencia masiva de los buceadores deportivos, por ende también, era un atractivo más de la ciudad de Mar del Plata.

El lugar elegido fue una depresión ubicada a unos 4.500 metros al sudeste del faro de Punta Mogotes, latitud sur 38 grados 7 minutos y longitud oeste 57 grados 30 minutos, con una extensión aproximada de 700 metros y una profundidad de 22 metros. Los estudios tenían en cuenta que la profundidad media de la zona era de 12 metros,

y que la cima del Banco de Pescadores protegería al buque hundido de los temporales del sur.

El “Cristo Rey”,destinado a ser el primero de una serie de buques que integrarían el parque submarino, tenía una larga trayectoria. Había sido barreminas en la Segunda Guerra Mundial. Fue una de las embarcaciones traídas por los belgas y fue protagonista del comienzo de la pesca de altura en el puerto marplatense. Tenía una capacidad de

6-4: El “Cristo Rey” en su último viaje. Foto gentileza de Jorge Chiodi, quien fue uno de los buzos que participó en el hundimiento.

320 toneladas, eslora de 42,71 metros, 8,58 de manga y 7,37 de puntal. Su matrícula fue la número 4123.

El día tan esperado de remolcar al “Cristo Rey” y hacerlo descender al fondo marino, contó con la presencia de autoridades como: -el titular de la Prefectura Naval de Mar del Plata, Prefecto Principal Roberto Salomone; -el secretario de Bienestar Social de la Municipalidad, Dr. Rubén Junco; el secretario de Turismo, Miguel Tettamani, -el Ingeniero Fernández Blanco de la Subsecretaría de Intereses Marítimos y por supuesto, el presidente del C.A.S.E., Alejandro Beltramino y el vicepresidente, José María Zabaleta.

La imagen del “Cristo Rey” descendiendo a su última morada fue emocionante y triste para muchos. El pesquero de media altura, “Estrellita”, fue el encargado de remolcarlo al lugar elegido. En su popa fueron amarrados dos muertos de cemento de dos toneladas cada uno, los que hicieron que, desde esa parte fuera desapareciendo lentamente. La entrada de agua se produjo al abrirse varias bombas-grifo, que inundaron la bodega. El “Cristo Rey” escoró a estribor y se hundió por popa. Su proa fue lo último que se perdió de vista. El 28 de Junio de 1981, a las 16 y 28 minutos, acompañado por el sonar de sirenas de los guardacostas G64 Y G73, se despidió

definitivamente el barco “Cristo Rey”. Llevaba en su casillaje la leyenda: “C.A.S.E. – Parque Sumarino” y se fue a su última morada esperando la visita de los buzos.

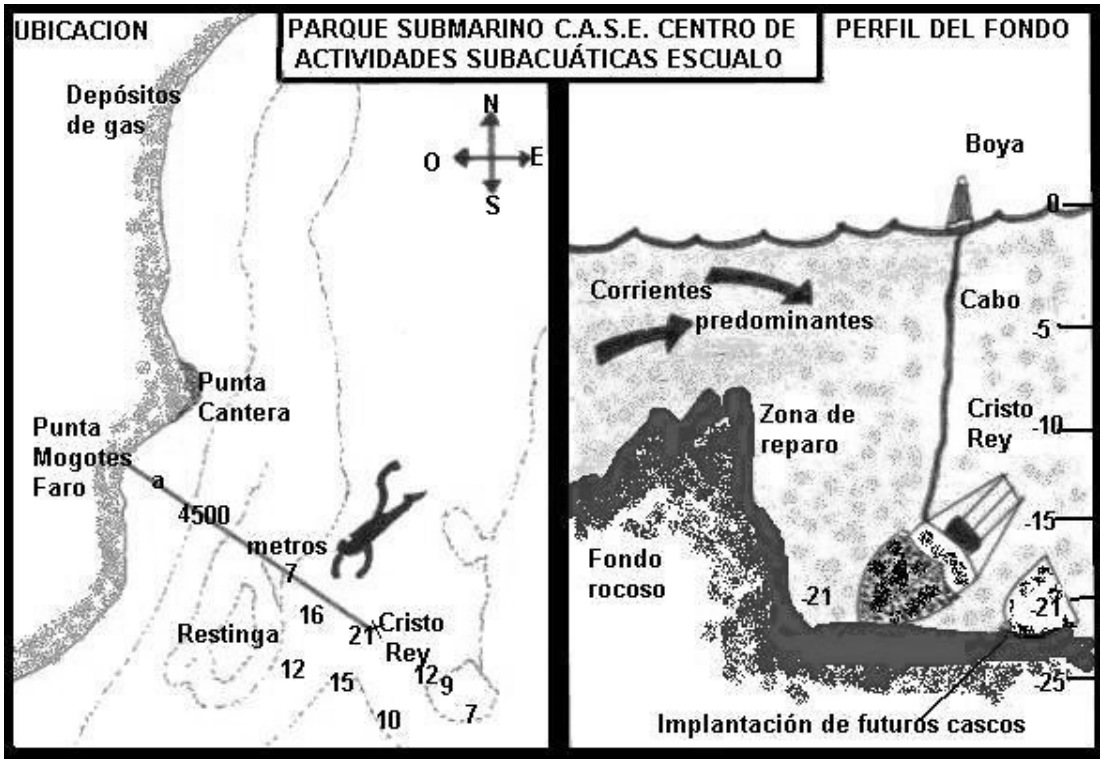
Curiosamente, casualidad o coincidencia,48 horas después moría quien fuera su último capitán, el alemán Wilhelm C. P. Kirschinik, a los 78 años de edad. Conocido en la comunidad portuaria como “Willie”. El capitán había sobrevivido a la miseria en Alemania de la década de 1920 y vino a la Argentina siendo muy joven. Mientras el “Cristo Rey” languidecía amarrado al muelle durante años, Willie iba empeorando su salud. Y, al “morir” el “Cristo Rey” también murió en horas, Willie. El capitán siguió a su

6-5: El “Cristo Rey” comenzó a hundirse. Foto gentileza de Jorge Chiodi.

6-6: El “Cristo Rey” se sumergió suavemente. Foto gentileza de Jorge Chiodi.

barco hasta el último destino.

A más de veinte años del hundimiento del “Cristo Rey”, el tema del parque submarino sigue pendiente en la ciudad de Mar del Plata. Lamentablemente, la boya que señalaba la ubicación del buque desapareció. En esa época no era común el uso de GPS (localizadores satelitales), y el “Cristo Rey” se “perdió”. Afortunadamente en el año 2005, debido al tesón de los buzos del CASE liderados por el presidente José Sanjurjo, el “Cristo Rey” fue localizado y es nuevamente buceado.



6-7: Fuente: Revista Week-End, número 110, Noviembre de 1981.

A.M.B.A., la Agrupación Marplatense de Buzos Autónomos

La Agrupación Marplatense de Buzos Autónomos, A.M.B.A., fue fundada en Mar del Plata el 15 de Agosto de 1974 como una entidad deportiva sin fines de lucro. Desde el inicio sus objetivos fueron: enseñar el buceo, difundirlo y participar de todos los eventos y competencias subacuáticas a nivel nacional e internacional.

Si bien el grupo fundador se conformó en 1974, la personería jurídica se consiguió en 1976 en la categoría de club deportivo. Era necesario contar con instructores nacionales de buceo para cumplir con los objetivos de la institución; por lo tanto, su presidente, Horacio Giaccaglia y Jorge Serdá, viajaron a Puerto Madryn dispuestos a conseguir ese título. Al regreso pudieron comenzar con el dictado de los cursos en varias piletas de la ciudad de Mar del Plata, en el tanque de la Escuela de Buceo de la Base Naval e incluso en ciudades vecinas, como Balcarce, Dolores, Miramar y otras.

Giaccaglia también se recibió de Profesor Nacional de Buceo, título otorgado por la Federación Argentina de Actividades Subacuáticas, F.A.A.S. Al contar con ese respaldo institucional, fue posible entregar a los egresados de los cursos brevets a nivel internacional de la certificadora C.M.A.S. Además, en el año 1977, Giaccaglia consiguió la habilitación de Buzo Profesional de Tercera Categoría, patente número 376, según las normativas de la Prefectura Naval Argentina. Para el crecimiento y funcionamiento del A.M.B.A. era necesario estar registrado a nivel nacional e internacional.

El testimonio de Horacio Giaccaglia: A.M.B.A. y Caza Submarina

Horacio Giaccaglia nació el 4 de Febrero de 1945, en la ciudad de Mar del Plata. Su desempeño fue decisivo en la fundación, evolución y crecimiento del A.M.B.A., desde 1974 hasta el presente. En el grupo fundador también estaban: Jorge Serdá, Juan Gorrasi y Jorge Iriberri. El relato de Horacio Giaccaglia [29] sobre los comienzos del A.M.B.A., la actividad competitiva en torneos subacuáticos hasta el emprendimiento de la cuba, fue el siguiente: *"...bueno, nosotros pertenecíamos al C.A.S.E. y durante dos años estuvimos practicando la actividad en el C.A.S.E... y luego, un grupo quisimos dedicarnos a la actividad deportiva competitiva. Como el C.A.S.E. no tenía en su mira la parte deportiva competitiva... entonces, un grupo nos desligamos del C.A.S.E. y formamos A.M.B.A. con el objeto de difundir, enseñar y promover el buceo y a su vez, en la parte competitiva..*

...los primeros eran Jorge Serdá, Juan Gorrasi, Jorge Iriberri y yo (Horacio Giaccaglia)...era muy poca gente. Ese pequeño grupo después convoca a otros buzos que estaban independientes, para formar una agrupación... comenzar a agruparnos, a dar cursos y empezar a difundir el buceo... a partir del 1977 ya se empiezan a dictar los primeros cursos en piletas... en distintas piletas... en Lafayette, estuvimos en el Kimberley, la cubierta, la Royal...

...(al principio se reunían) en mi casa, la casa de mis padres. Yo vivía atrás...

...en 1974 nos separamos (del C.A.S.E.)pero estábamos todavía medio en banda. En 1976 ya teníamos personería jurídica, ya somos un club con estatuto... y teníamos la sede en la calle Mitre entre San Lorenzo y Roca, que era la casa de mi padre y tenía un galpón grande atrás...ahí estuvimos cinco años. Después conseguimos alquilar un local en la calle Olazábal y Gascón. Ahí funcionamos ya como club con equipos propios. Empezamos a comprar todos los elementos para el dictado de clases. Después con el tiempo, conseguimos unos contactos de la Armada y en un programa que hubo, se llamaba el Mar nos Une... la Armada hace donaciones a todas las entidades náuticas, tanto sea de velero, como de equipos de buceo, equipos de remo, de botes de remo... entonces, a nosotros nos toca la parte de buceo, donde nos dona compresor, cuatro botellones, cuatro reguladores y unos cinturones de lastre. Con esos equipos comenzamos los dictados de curso... eso fue en el ochenta y...(no se acuerda con exactitud)... la época que estaba la Marina con todo el tema... los años anteriores eran equipos personales que los prestábamos a la agrupación para realizar los cursos. Tampoco había gran demanda. Después, con el tiempo y la difusión se fueron incrementando hasta llegar a un promedio de 25 a 30 alumnos por curso... luego un local en La Perla... luego al club Independiente un año... y luego un impasse...

...hasta Noviembre del 2003 con la construcción de la Cuba. [30] *Nunca fue algo propio, siempre prestado, provisorio, lo mismo acá (por Waikiki)...*

...la Cuba nosotros consideramos que es la tercera en importancia en el país, por la altura y por las características. Tiene seis metros de profundidad. Está la de Campo de Mayo que tiene diez y la otra de Santa Fe, que tiene ocho. Después viene la nuestra con seis, después la de la Base que tiene cuatro y medio, Miramar cuatro y medio, Necochea cuatro... tiene 5,50 metros de diámetro... agua dulce, caliente...

...(en los comienzos de A.M.B.A.)los torneos y campeonatos motivaban a la gente a entrenar, a estar unida, a meterse en el agua en pleno invierno... porque con pequeños torneos locales o con la Base o a nivel zonal... entonces nos mantenía todo el año activos. Al perderse toda esa actividad deportiva, el buzo que termina un curso...prácticamente le queda un viaje por año a algún lugar... y después, no se lo ve practicando en ningún lado...

...(la importancia del A.M.B.A en la parte competitiva) a partir de 1976 a 1985, éramos la institución que más participantes llevaba a todos los torneos que se realizaban acá en la Argentina, ya sea en la ciudad o en el sur, Madryn... Comodoro... y las especialidades eran caza submarina, orientación submarina y natación con aletas. Con el tiempo, la Federación Argentina (F.A.A.S.) que es la que nuclea a todos los clubes, cambia de comisión directiva y el director o el presidente, no ve con buenos ojos esa parte competitiva y no avala ni apoya. Entonces, se va perdiendo año a año, hasta el día de la fecha... que se perdió toda la parte competitiva en la Argentina..." En esos años, Horacio Giaccaglia fue noticia a menudo en artículos de diario por su destacada participación en Torneos y Campeonatos Subacuáticos.

La organización[31] de los mismos se realizaba en base a dos categorías: la nacional y la internacional. Dentro de la categoría nacional existía un ranking, que se elaboraba en base a los buzos que participaban en ciertos torneos que permitían calificar. El ranking se establecía en una lista que constaba de tres categorías: -selección nacional, -de primera, - de segunda o los nuevos que por primera vez competían. Durante el año se realizaban esos torneos y se establecía el lugar que le correspondía a cada

6-8: El buzo Horacio Giaccaglia.

participante. Los tres primeros iban ascendiendo de categoría hasta llegar a la selección nacional. Los cinco primeros calificaban para participar a nivel internacional en caza submarina, orientación subacuática o natación con aletas. De esos cinco, tres eran los titulares y dos los suplentes. De esa manera era cómo se establecía el ranking a nivel nacional.

Horacio Giaccaglia recordó que los primeros torneos en los que participó fueron a fines de la década del ´70. Se realizaban en la zona sur del país debido a las posibilidades de visibilidad en el agua y condiciones del lugar, que lo hacían sumamente apto para el buceo. Al principio, había pocos participantes porque recién se iniciaba el tema competitivo subacuático en Argentina. La mayoría de los competidores eran regionales, es decir, vivían en Puerto Madryn, Comodoro Rivadavia y ciudades relativamente cercanas del sitio donde se efectuaba el torneo.

Al tiempo, los clubes financiaron la estadía y comidas. De esa manera, se permitió una mayor participación y un crecimiento y difusión de la actividad. También se contaba con el apoyo de Marina, porque ponía a disposición de los organizadores del evento un barco y enviaba las lanchas de desembarco para seguridad de los buzos.

Eran muy diferentes entre sí los tres tipos de competencias: caza submarina, orientación subacuática y natación con aletas. La especialidad orientación se llevaba a cabo desde la costa. En lo referido a caza submarina, en esos años la flora y fauna era abundante y se cumplían las restricciones establecidas para su captura. Determinadas especies de más de un kilo eran válidas. Las piezas menores de un kilo no contaban para el puntaje. Si un buzo llevaba más de diez capturas con menor peso del reglamentado, se le adjudicaban puntos en contra. La pesca obtenida durante la competencia se donaba, se aprovechaba para el consumo humano.

En la especialidad natación con aletas se contaba también con participantes nadadores. Orientación submarina en cambio era sólo para buzos. Para poder participar debían previamente practicar bastante debido a que, se efectuaba con pocos errores y se ganaba por centímetros. El público podía seguir el desarrollo de la competencia de orientación submarina. Desde la costa se veía la cancha, así se llamaba el recorrido establecido. El mismo podía tener forma de V, podía ser una M o una U. En el primer caso, los buzos salían de la costa enfilando sus brújulas hacia en centro de la V y volvían respetando esa dirección. Con respecto a la M, había una mayor navegación subacua debido a que se iniciaba el recorrido, se giraba a 45 grados hasta un punto y desde allí se completaba la forma. También era factible que los buzos debieran completar el itinerario parecido a una U, y como en los casos anteriores se comenzaba en la costa y allí se finalizaba. Esas eran las tres modalidades, la V, la M y la U. El público presente podía apreciar el desarrollo de los acontecimientos porque cada buzo tenía una boya, y de esa manera era posible ver si mantenía el rumbo correcto o no. Una vez que el participante se sumergía no podía abandonar y si salía a superficie quedaba descalificado, por eso debían tomar con mucha precisión la enfilación correcta con la brújula. Al finalizar se anotaban los centímetros. Cada metro que se apartaba del recorrido otorgaba puntaje en contra. En esta especialidad competían buzos de ambos sexos. Giaccaglia recordó que las mujeres eran más precavidas, más lentas, tenían menos desviación, corregían el rumbo y se destacaban en esa disciplina. No había un

tiempo establecido. Si el participante estaba muy “desorientado” y no llegaba a la primera posta, siendo evidente que se iba fuera de la cancha, en ese caso desde la embarcación de seguridad se le hacía señas por el cabo de su boya para que emergiera quedando fuera de competencia. Tanto orientación submarina como natación con aletas eran espectáculos que podían ser seguidos desde la costa por numeroso público.

La especialidad caza submarina era muy personal. Recién después de cinco horas se tenía a la vista lo realizado por cada participante. El área de pesca la determinaba el club con la marcación de puntos límites, dentro de los cuales se movía cada competidor que estaba identificado por su boya. En ese sector establecido era posible correrse continuamente. Giaccaglia explicó que la picardía de los buzos experimentados era apartarse de los novatos que los seguían y lo lograban estando en movimiento constante para alejarse de esa compañía molesta. Cuando Giaccaglia ascendió a la selección nacional también aplicó esa “técnica de escape” para evitar que alguno interfiriera con su pesca.

La trayectoria de Horacio Giaccaglia en la especialidad caza submarina alcanzó su mayor logro en la obtención de un subcampeonato argentino, el puesto tercero del ranking en la categoría selección nacional y la participación en dos mundiales. Uno en el año 1981, que se llevó a cabo en la ciudad de Florianópolis en Brasil. Haber alcanzado en esa ocasión el séptimo puesto en la clasificación general fue un gran logro, ya que el nivel de los competidores era muy alto. Los rivales europeos estaban muy bien entrenados y acostumbrados a la profundidad de veinte metros. La otra participación en un mundial de caza submarina se concretó en el año 1983, en Chile. Ahí también fue difícil pero porque las aguas eran muy claras y con una excelente visibilidad. Entonces, los peces eran muy desconfiados y se mantenían alejados. El equipo argentino estuvo un mes entrenando en ese lugar y alcanzó el noveno puesto en la clasificación general.

Horacio Giaccaglia al rememorar esos años de competencia comentó la camaradería especial que se vivía: *“... era una camaradería especial... era muy linda... mucha gente acompañaba... era muy bueno para conocerse (entre los buzos)... muy buen clima (humano)... se aprendía muchísimo y uno quería superarse, aprender de especies, sus costumbres, para una vez en el agua aprovechar esos conocimientos...”*

Esos torneos y competencias se llevaban a cabo durante dos días, en jornadas de cinco horas cada una. Sólo se podía resistir si se tenía un muy buen entrenamiento previo para aguantar el esfuerzo físico y el frío. Giaccaglia afirmó que caza submarina es un deporte que requiere mucha experiencia y preparación adecuada. Luego de su participación en esas actividades subacuáticas, Giaccaglia también fue noticia por la epopeya de la Balsa Atlantis y el cruce del océano Atlántico en 1984.

Una anécdota divertida que vivió Horacio Giaccaglia en esos años de torneos de caza submarina fue la referida al tiburón. En el bote de apoyo a los participantes se encontraban bastantes personas e incluso una bastante mareada. Durante la jornada de pesca, Giacaglia consiguió capturar un tiburón de 22 kilos. Alegre y contento hace señas al bote, se acerca y arroja su presa dentro de la embarcación. No terminó de hacerlo cuando todos los que estaban a bordo se tiraron al agua. ¡Socorro!¡Tiburón a bordo! Cuando vieron que semejante pez se aparecía, al instante huyeron desesperados.

La parte trágica de las vivencias de Giaccaglia fue la pérdida de dos compañeros de competencias. Ellos fueron “Pequeño” (porque medía como dos metros!) Sansinena y Luis Toyo. Ambos estarían en el límite de permanencia, buscando su máxima capacidad de exigencia personal y lamentablemente fallecieron.

La eficacia en la competencia de caza submarina no era aguantar la respiración excesivamente. Se lograba el éxito manteniendo un ritmo de secuencia, un minuto y diez segundos bajo el agua, luego en superficie un minuto treinta segundos para recuperarse y así sucesivamente. El entrenamiento y práctica era fundamental para estar en condiciones de soportar las exigencias físicas.

En esos años se usaban los trajes de goma Cressi –Sub que comparando con los actuales eran menos flexibles. Además, los buzos les decían “piel de tiburón” porque en la parte exterior no eran lisos sino más bien corrugados. En las aguas de Puerto Madryn utilizan los de cinco milímetros de espesor y en Comodoro Rivadavia siete milímetros. Las primeras lunetas eran las conocidas como “pinocho”, luego las “Lince” de dos vidrios como si fueran binoculares. Giaccaglia explicó que recién con las conocidas como “lloronas”, otro tipo de luneta que tenía los vidrios más bajos pudieron verse el cinturón de lastre. Con las dos primeras la visión del buzo estaba muy limitada. Otra curiosidad de esos años eran los cuchillos porque eran flotantes. Al revés de los que sucede en la actualidad que tienen flotabilidad negativa y se van al fondo. En esa época se consideraba que el cuchillo debía flotar así el buzo podía volver a tomarlo.

El instrumento de caza submarina era el fusil. Giaccaglia recordó que: *“...los fusiles empezamos con algunos tipo casero o tipo hawaianos... simplemente eran unos bastones donde se les colocaba una banda elástica, una banda de goma y la flecha corría sobre unas guías... la flecha tenía una muesca donde se enganchaba la goma... con el tiempo empezaron a aparecer los fusiles a resorte. Eran caños huecos con un resorte de gran potencia... por último aparecieron los fusiles aire neumático... trabajaban en un compartimiento con aire comprimido donde al introducir la flecha se comprime y al tocar el disparador... la flecha es impulsada...”*

Puestos logrados en las competencias subacuas

La Agrupación Marplatense de Buzos Autónomos tuvo un protagonismo destacado en los torneos y competencias subacuáticos, que se realizaron a fines de los ´70 y principios de los ´80. Las siguientes son sólo algunas de esas participaciones, a modo ilustrativo:

- Octubre de 1977, pruebas subacuáticas organizadas por la Prefectura Naval Mar del Plata;-rescate de objetos sumergidos en apnea: 1º) Horacio Giaccaglia, 2º) Fernando López, 3º) Jorge Serdá y 5º) Juan Gorrasi;-competencia en pileta combinando apnea, A.R.A. y natación: 1º) Horacio Giaccaglia, 2º) Dante Boada, 3º) Alvaro López y 4º) Jorge Serdá.
- Enero de 1978, jornadas subacuáticas en San Antonio Oeste; -caza submarina: 2º) Horacio Giaccaglia; -orientación submarina: 1º) Álvaro López;
- Febrero de 1978, jornadas de Puerto Madryn ; -caza submarina: 3º) Horacio Giaccalia, 5º) Jorge Iriberri y 10º) Fernando López; -orientación submarina: 1º)

Álvaro López, 3º) Jorge Iriberri. En el ranking nacional, Giaccaglia ganó el subcampeonato de caza submarina de segunda categoría, logrando el ascenso a primera; y, Jorge Iriberri obtuvo el subcampeonato de orientación submarina.

- Diciembre de 1978, en Mar del Plata, fue descollante la participación y actuación de buzos de A.M.B.A. : Jorge Iriberri, Jorge Serdá, Álvaro López, Oscar Bernatene, Horacio Giaccaglia, Laura López, Ana Cámpora, Mónica Palacios y Cecilia Herrero.

La lancha A.M.B.A. y el Tortugón I

Cuando la Agrupación Marplatense de Buzos autónomos, A.M.B.A., estaba próxima a cumplir cuatro años de su reconocimiento legal, contaba con 160 socios y era la única institución que representaba oficialmente a Mar del Plata en las competencias y torneos subacuáticos.

El crecimiento también se evidenciaba en la adquisición de embarcaciones. El bote neumático con motor fuera de borda “Tortugón 1” fue donado por la Armada Argentina. En 1980 había un programa con el lema “El mar nos une”, por el cual, la Armada contribuía con elementos varios con las entidades deportivas reconocidas. La lancha “A.M.B.A.” en cambio, fue comprada y destinada para la instrucción y bautismo. Realizó salidas semanales en las cuales, según fotos de los artículos de diarios de la época,siempre estaba colmada de buzos.

6-9: La lancha “Amba”.

La entronización de la Virgen en Cabo Corrientes

El 10 de Abril de 1982 se llevó a cabo la entronización de la Virgen de la Piedra, nuestra señora del mar. Fue un acto emotivo que contó con la presencia de autoridades civiles, militares y la bendición de Monseñor Rómulo García, Obispo de Mar del Plata. La Agrupación Marplatense de Buzos Autónomos tuvo la responsabilidad de fondear la imagen, la cual tenía 40 centímetros de altura por 25 de ancho. Seis buzos la llevaron

hacia un bote y luego fue sumergida. Fue el primer sitio de veneración y culto subacuático.

Al finalizar el trabajo submarino, desde la embarcación de la Prefectura se dispararon salvas. También se soltaron palomas y se izó la bandera argentina. Numeroso público observó todo el acontecimiento.

La Virgen se ubicó a 100 metros del morro del espigón Varese hacia el sud, y a 100 metros de Cabo Corrientes hacia el norte. Con los años transcurridos, la acción del mar y las obras de refulado (relleno y ampliación de las playas con arena) lamentablemente, esa obra se perdió[32].

Con anterioridad a ser sumergida, la Virgen de la Piedra tuvo una historia[33] y fue la siguiente: *"Llamada con cariño por los fieles: "La Virgen de la Piedra" es una imagen de la Virgen de Luján que trajo a Mar del Plata el Padre Carballo Quintana en 1943.*

Ayudado por cuatro conscriptos de la Base Naval Mar del Plata, mediante un improvisado trineo, elevaron un bloque de cuarcita de 750 kilogramos, ubicándolo en un punto panorámico de Punta Cantera (Punta Mogotes) para guardar allí a los hombres que al mar se encomendaron. Entronizaron allí a María de Lujan, Madre del Señor Jesucristo, en una bella imagen fundida en bronce.

Durante 37 años permaneció allí popularizándose como "La Virgencita de la Piedra".

Cuando las obras de remodelación de Punta Mogotes hicieron necesario el traslado de la imagen, con la anuencia de autoridades eclesiales, civiles y militares se procedió a su retiro y posterior preparación para su ubicación en el sitio definitivo de la entronización, cuya responsabilidad fue confiada a la Agrupación Marplatense de Buzos Autónomos y al Museo de Ciencias Naturales."

En la plaza Centenario, en el paseo Jesús de Galíndez, fue ubicado el monolito en el cual, estaba la Virgen entronizada cuando se hallaba en Punta Canteras. Se le colocó una placa de bronce que decía:

"Bajo el mar, frente a este monolito que señala el rumbo, se halla ubicada una imagen de la Virgen de Luján amurada a una cuarcita silúrica que guarda las primeras forma de vida que hubo en Mar del Plata hace 400 millones de años.

Ella guarde a los que al mar se encomienden.

Entronizada el 10 de Abril de 1982.

Agrupación Marplatense
Museo Municipal de Buzos Autónomos
Ciencias Naturales

Obispado de Mar del Plata Prefectura Naval Argentina
Municipalidad de General Pueyrredón – Secretaría de Turismo "

A fines de 1982, como parte de los actos programados de la XI Fiesta Nacional del Mar, se realizó una ceremonia nocturna con antorchas ante el altar submarino de la Virgen de Luján. La procesión se realizó el 7 de Diciembre a las 20 horas con motivo de la festividad de la Virgen, que se celebraba el día siguiente. Con alta asistencia de buzos, aproximadamente cincuenta, y contando con el apoyo del obispado marplatense.

Se hizo presente la Banda Municipal e incluso funcionarios del Museo Municipal de Ciencias Naturales “Lorenzo Scaglia” hicieron la lectura y guía de la procesión. Gran cantidad de público participó. Una vez más, desde el buceo se realizaba un aporte cultural y religioso a la comunidad de la ciudad de Mar del Plata.

Los objetos sumergidos de Punta Iglesia: el relato de Bienenfeld

Alberto Bienenfeld, integrante actual de la Agrupación Marplatense de Buzos Autónomos, A.M.B.A., nació en Buenos Aires, Capital, el 14 de Noviembre de 1950. Sus comienzos en el buceo se realizaron cuando un amigo lo llevó a esa agrupación y desde entonces siempre estuvo en contacto con esa actividad. El testimonio de Bienenfeld se orientó a un tema poco desarrollado en la ciudad de Mar del Plata, la cuestión del patrimonio cultural subacuático. Es posible encontrar restos de interés históricos en el fondo del mar cercano a la costa, pero no se han llevado a cabo acciones desde el estado para su resguardo. Bienenfeld[34] relató su experiencia de la siguiente manera: *“...ahí (en Punta Iglesia)con Marcelo Benítez buscando plomadas encontramos un ancla muy grande... tendría que ser en 1985... frente a los piletones de Punta Iglesia estaría... ahora está modificado... ahora debe estar bajo piedra. Antes no había piedras... estaba mas o menos a diez o quince metros (de distancia de la costa)... a dos metros (mas o menos de profundidad)...*

...encontramos un ancla muy grande... y después se enteraron del Museo Histórico de Mar del Plata, el hijo de Barili, Marcelo... y querían que la sacáramos... se enteró Horacio... empezamos a investigar un poquito más y encontramos lo que fue el muelle de Meyrelles... y se encontraron las vigas del ferrocarril, maderas de 50 por 50... se encontraron unos ejes de las vagonetas para llevar las lanchas. Era un muelle en el que se sacaban los cueros de los saladeros de Mar del Plata y se embarcan en las goletas... se llevaba a Buenos Aires...

...con el ancla tuvimos muchos problemas... porque tuvimos que avisar a la Prefectura. En teoría era un ancla inglesa y tenía que entrar al país... tenía que entrar al país como una pieza... tenía que pasar por Aduana... y bueno, había que hacer el trámite ante Aduana para entrar esa pieza. Llegó un momento que desistimos y ahora no existe. Está bajo piedra. Y bueno... Barili nos pidió sacar algo... sacamos dos ejes como si fueran labrados...no eran rectos, tenían curvas y... eso estuvo en el Museo un par de años. No se hizo ningún tratamiento... al hierro que está en el mar lo sacás a la intemperie y hay que hacerle un tratamiento... no se hizo y no quedó nada. Pero, hay cosas todavía....”

El experimento del “balde-escafandra”

En la actualidad, Horacio Giaccaglia y Alberto Bienenfeld han fabricado un “balde-escafandra” y lo han probado con éxito en la cuba de Waikiki. Se inspiraron en la película Azul Profundo, clásico imperdible para los apasionados del buceo. Giaccaglia explicó con sus palabras en qué consistía: *“...sí es un balde de madera, casi similar al del padre de Jacques Mayol en la película Azul Profundo... cuando se inyecta aire con un narguille, el aire baja el nivel del agua... lo más sencillo que hay... caminar por el*

fondo con un balde... lo hemos experimentado en la cuba con muy buenos resultados y lo vamos a ir perfeccionando de a poco, para que sea también un entrenamiento a aquellos buzos que ya se han recibido... y bueno, nosotros lo hicimos de madera, con un solo visor de frente, con un vidrio... madera común... hecho de madera artesanal... estanco con pegamento de madera. Hay filtraciones por todos lados, pero como va aire no va a entrar agua. Este prototipo lo vamos a ir perfeccionando nosotros. Lo vimos en la película Azul Profundo. El padre de Jacques Mayol, que era buscador de esponjas en el 1800, poseía un equipo similar a este y recibía aire de superficie por medio de las bombas mecánicas. Nos gustó la idea. Vimos que no era para nada peligroso... inclusive se puede abandonar la escafandra en cualquier momento porque no está sujeta a nada y es una experiencia linda... lleva un peto... veinte litros de capacidad de aire, veinte kilos para arriba..."

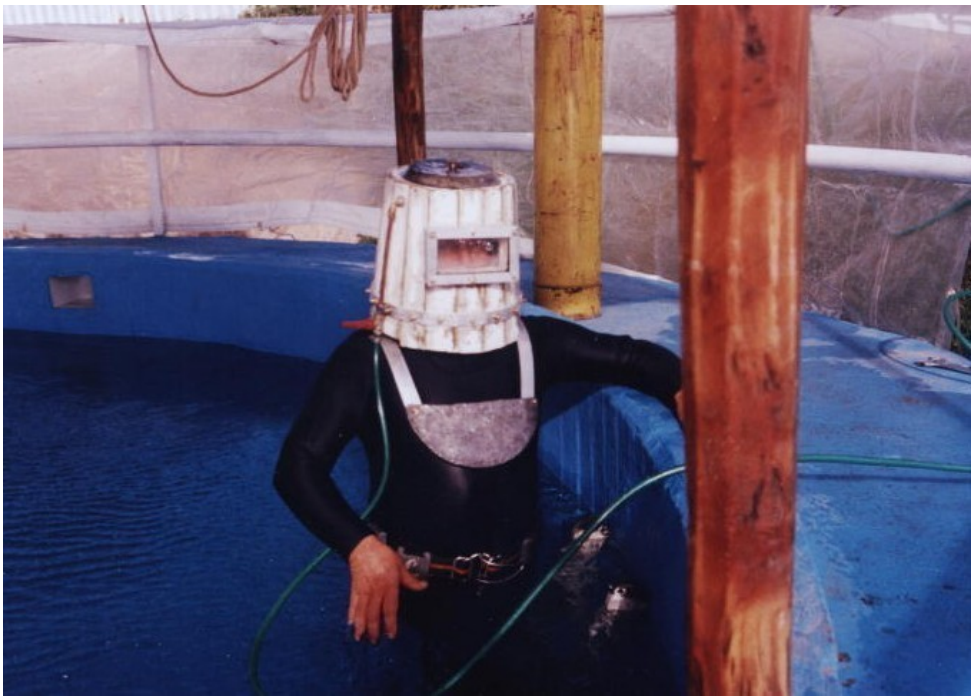
El prototipo de la escafandra de madera, "balde-escafandra" se destaca por su simplicidad. Consta de tirantes de madera común, ordenados en forma circular para darle las dimensiones de un balde; una conexión sencilla con cañería y llave común utilizada para gas domiciliario colocada para conectar la manguera del narguille, la cual provee el aire desde el botellón en superficie; el visor; y el peto atornillado que es fundamental para que se pueda sumergir.

A pesar de la tecnología a la que se puede acceder en la actualidad, continúa el interés por la evolución de la historia del buceo y, en especial, las escafandras antiguas. Aunque en este caso, Giaccaglia y Bienenfeld fabricaron su prototipo de madera y descubrieron por sí mismos la eficacia de esa técnica.

Los naufragios de la restinga del faro

El apasionamiento de Horacio Giaccaglia y Alberto Bienenfeld por la búsqueda y el hallazgo de algún naufragio se destacó durante las entrevistas. En el sector de buceo,

6-10: Horacio Giaccaglia con el "balde-escafandra".



6-11: Horacio Giaccaglia en la cuba de Waikiki, costa marplatense, con el “balde escafandra” colocado.

dentro del balneario Waikiki donde llevan a cabo las actividades cuentan con una carta náutica de la zona de la restinga del faro, en la cual figuran esos accidentes. Incluso han sobrevolado algún sector de la costa y arrojado boyas desde el avión para marcar la posición, y de esa manera, poder acercarse luego con una embarcación.

El primer buque que localizaron a comienzos de la década de 1980, en la restinga del faro fue el James Clunies. Alberto Bienenfeld se refirió a este tema de la siguiente manera: *“...lo de la restinga fue encontrar restos... no sabíamos qué era... empezamos a investigar a ver de qué barco podía ser... fuimos al Museo de Historia de Mar del Plata... ahí ya pudimos rescatar algunos artículos de los diarios e investigar un poco más también sobre los derroteros... y llegamos a la conclusión de la ubicación de los barcos. Los barcos que están ahí son James Clunies, es el último que se hundió en 1949, un barco de alto porte como de 10.000 toneladas... después estaba el Lady Lewis[35] ... el Vanguard... se empezó a hacer todo un estudio del lugar. Uno se imagina o piensa de cómo fue el hundimiento y ahí empieza a reconstruir el lugar o el posible lugar del naufragio...”*

Bienenfeld continuó su relato: *“...lo que pasa es... lo que hay es del 1949, es del James Clunies[36] ... uno puede ir al periódico de Mar del Plata, La Capital o El Atlántico, donde está escrito eso. Los demás... no hay nada, no hay nada escrito. Todos los barcos que venían del sur a cargar a Mar del Plata o pasaban por Mar del Plata, no veían el faro un día de neblina... no se veían las luces del faro y se llevaban la restinga por delante. Quedaban varados y después, por ahí el mismo temporal... la piedra lo partía. Una vez que el barco se partía no tenía forma de rescate. Eso es en síntesis, lo que ha pasado en la restinga... por qué se llama cementerio de barcos hundidos... buscando y viendo y estudiando un poquito hemos encontrado tres barcos hundidos en la restinga...¡Y muchos viajes! Es una pasión. Buscar barcos hundidos es una*

6-12: Objetos rescatados del "Lady Lewis".

pasión...

...estos barcos eran barcos remachados... esos remaches... de la parte de fundición del barco es lo primero que se pudre y por el oleaje que hay en estos lugares se van desarmando... se van cayendo las mamparas de los barcos... entonces quedan las estructuras de las calderas, de los pistones, de los ejes, de las hélices, los enfriadores, todas esas cosas son lo que queda y la parte de caños de cobre y bronce... de la parte que no tiene corrosión...

...(encontraron el James Clunies) en el año 1982, mas o menos.. primero el James Clunies, y después el Lady Lewis, hará diez años (1995 aproximadamente)... y el otro (el carguero alemán Wanguard)... hay dos que están muy juntos..."

Siempre ha estado presente la curiosidad de cómo es bucear en un naufragio. Cada lugar y cada momento es completamente diferente. Sin embargo, a modo explicativo fue interesante la siguiente descripción: *"Hace más de 30 años el buque inglés "James Clunies" encallaba frente a nuestras costas...Hoy, miembros de la Agrupación Marplatense de Buzos Autónomos lo halló nuevamente... Una vez que se comienza a llegar al fondo ya es fácil advertir cómo se van dibujando extrañas formas en acero, cobre y bronce retorcidos por el incesante movimiento del mar. Se percibe una sensación inquietante al "volar" sobre la cubierta, al introducirse en las derrumbadas*

chimeneas donde centenares de meros y otros peces vigilan los movimientos de los buceadores. Hoy ya casi es difícil imaginarnos cuál ha sido la verdadera apariencia de la nave. Sólo se distinguen claramente su poderosa hélice, algunos "ojo de buey" y en medio de todo esto se levanta como un refugio para la vida de todo tipo de peces la vieja caldera.

Los guinches de la cubierta ya no se alzan amenazantes, por el contrario sirven de sostén a cientos de erizos y estrellas que se confunden con los herrumbados restos.

Ayudado por las aguas claras (que en excepcionales condiciones alcanzan a unos seis metros de visibilidad) convierten a este lugar en uno de los más hermosos sitios de la costa marplatense, donde es posible practicar caza submarina, fotografía y todo tipo de actividades subacuáticas..."[37]

Balado: de ex-alumno del A.M.B.A a primer operador de la Escollera Norte

La escollera Norte del puerto marplatense ha sido un lugar de reunión de los buzos deportivos desde los inicios de la actividad. Integrantes del C.A.S.E. (Club de Actividades Subacuáticas Escualo); A.M.B.A. (Agrupación Marplatense de Buzos Autónomos); de instituciones procedentes de Buenos Aires, de ciudades aledañas; certificadoras internacionales (P.A.D.I., S.S.I., y otras) y buzos independientes, han buceado en ese sitio. Un caso atípico es el de Marcelo Balado y su operadora porque decidió realizar su emprendimiento de buceo en ese lugar. Se puede considerar que fue el primero en instalarse todo el día, desde bien temprano en la mañana hasta el atardecer, los fines de semana, feriados, vacaciones, etc., en la escollera norte.

Marcelo Oscar Balado nació en Mar del Plata, el 11 de Agosto de 1963. Sus comienzos en la actividad subacuática se realizaron en la Agrupación Marplatense de Buzos Autónomos. Los recuerdos de Balado[38] sobre esos años fueron los siguientes: *"...en el año 1978... hice mi primer curso en A.M.B.A.... eso fue a mediados o a fines de 1978 y nos recibimos en el año 1979... creo que fue en el mes de Enero. A.M.B.A. estaba acá en la calle Olazábal entre Brown y Falucho. Los instructores eran Horacio Giaccaglia, Jorge Serdá y Dante Boada. Había bastantes personas en los cursos... yo creo que éramos como 15 o 20 en el curso... los materiales... nosotros comprábamos el equipo básico y había un entrenamiento previo antes de llegar a la parte de aire de botellón, que era increíble... nosotros entrenábamos, me acuerdo que era realmente interesante... mucha natación, mucha apnea, mucho trabajo de recuperación de equipo y cuando llegabas al día de la parte de botellón... realmente era increíble porque uno soñaba con respirar bajo el agua... pero realmente el curso tenía una duración como de tres a cuatro meses y ... bueno... era bastante intensivo...*

...hacíamos todo lo que se hace en un curso básico de buceo, pero mucho más intensivo... mucha natación... mucho desplazamiento en apnea, recuperación de equipo, control de flotabilidad... hacíamos unos jueguitos que eran muy graciosos de... tirarse dos grupos, uno de cada ancho de la pileta, cruzarse en el medio y cambiar luneta, cambiar aleta y después cambiar todo el equipo. Era realmente muy divertido. Y, tengo la suerte de que en ese curso conocí a un montón de gente... era muy lindo...

mucha camaradería... realmente fue muy divertido... tengo muy buenos recuerdos... los instructores fueron excelentes...

...arrancamos en la pileta Lafayette y después comenzamos a ir a Cabo Corrientes. Cabo Corrientes en aquella época era el centro de reunión de los buzos y la escollera norte..."

Al finalizar el curso de buceo en el A.M.B.A., Balado siguió interesado en dicha actividad, y su relato continuó así: *"...bueno, seguí buceando... no en la forma intensiva en que buceo ahora porque las salidas eran más restringidas... era muy difícil acceder a un equipo de buceo, cosa que en el club (A.M.B.A.) te lo alquilaban... no había inconveniente para alquilártelo... las salidas... no había lugares tan conocidos como ahora... se conocía la restinga (del faro) y había algún lugar más... pero... los buenos buceos que se realizan hoy día no se hacían en esa época. Hoy las cosas cambiaron mucho, para bien felizmente... hoy la tecnología nos ayuda a ubicar puntos de buceo, con la utilización de GPS, la ecosonda... en aquella época era mas o menos a ojo, por las referencias de la costa que uno tenía e íbamos buscando lugares y haciendo buceos a no mucha profundidad... A.M.B.A. tenía una embarcación que era un viejo pesquero...*

...se hacían participaciones en los campeonatos donde se hacía orientación submarina, natación con aletas, en la Base Naval, en Varese... participaban otras escuelas, participaba también gente del C.A.S.E., participaba gente de la Armada... y venían escuelas también de Buenos Aires... eso fue de 1979 en adelante... hasta que no me acuerdo... en los ´80... A.M.B.A desaparece... yo me desvinculo del club, me junto con un grupo de amigos y comenzamos a hacer actividades en forma independiente...

...en el transcurso del tiempo tengo la posibilidad de irme del país, de viajar por distintos lugares de Sudamérica donde comienzo a bucear en aguas tropicales, con mucha más visibilidad. Después tuve la posibilidad de irme a trabajar a Europa, trabajando de guardavidas... después que vengo de Europa, ya pensando en generar algo de buceo, que era lo que realmente me gustaba... era 1986... cuando ingreso como instructor de natación y guardavidas en la pileta Royal... cuando empezamos a armar un grupo de todos buzos que no pertenecíamos a ningún club en ese momento... y comenzamos a hacer un grupo de entrenamiento... hacíamos salidas independientes, no pertenecíamos a ningún club... comenzamos a ir a Península de Valdes, a Comodoro Rivadavia, a las Grutas, a Usuhaia.. (los nombres de esos buzos) eran Rubén Costa, Edgardo "Ñato" Juárez, Alfredo Aguilar, Alejandro Prudente y Marcelo Balado...

...a Daniel Villar, quien es mi socio actualmente lo conocí en 1985... entro a trabajar en el Torreón del Monje como guardavidas... y ahí lo conocí a Daniel Villar... a partir de Enero empezamos a bucear juntos, pese a que él era del C.A.S.E.... en esa época, no sé por qué pero existía una rivalidad entre los clubes, no era una rivalidad nuestra... muchos de nosotros terminamos teniendo muchos amigos del C.A.S.E... hoy compartimos cosas con la gente del C.A.S.E, y bueno, en el buceo moderno las cosas cambiaron... son amigos todos... mirá el cuadrito del C.A.S.E. que me mandaron (un cuadro de reconocimiento y amistad). José Sanjurjo[39] es un gran tipo, ojalá lo tuviera trabajando conmigo... tiene unas pilas...

...con Villar y también Marcelo Amoroso, ex C.A.S.E. seguimos buceando durante

años juntos... hasta que yo formo mi propia escuela en el año 1997 en CIROMAR[40]..y pasamos al año 2000 donde se incorpora A.C.U.C.[41] a la Argentina... soy actualmente instructor A.C.U.C. y comienzo con mi operadora en el sector de escollera norte, que es un lugar típico... empiezo en el año 2000 con mi operadora con un carrito... después una casilla rodante hecha por mí. Después compré una casilla rodante que fue la que tuve hasta el año pasado, bueno... y ahora está esta instalación, este trailer grande... que realmente está adaptado para todas las necesidades actuales del buceo... está equipado con: planta de aire, equipo de VHF, equipo de oxigenación para accidentes de buceo, inmovilizadores neumáticos para traumatismos, diez equipos de buceo completos, televisor y video para el curso, minitienda, cambiador, baño químico... la idea es brindar servicio..."

El mundo subacuático de la escollera Norte visto por Balado

"...la escollera norte[42] tiene algo que no existe en todos los lugares. Tenés días que son soñados, que pareciera que no estás ni siquiera en Argentina. Yo tengo experiencias que no sé si muchos marplatenses las han tenido... de bucear con caballitos de mar, con tortugas gigantes, con cazones, con delfines y hasta con una ballena el año pasado, que fue público... todo el mundo la vio por televisión y los diarios locales...

...Y también he tenido días para olvidar, por ejemplo, estar en lo mejor de un buceo, un barco empieza a andar un motor y de repente tenés una nube negra como pasó ayer[43] ... y parece que uno está buceando en el río Paraná. Eso sucede porque estamos dentro de un puerto y las condiciones son adversas dentro de un puerto, hay sedimentos, hay embarcaciones...

...después tiene características especiales... por ejemplo, un acceso totalmente práctico para el buceador, así casi no tiene que trasladar equipo, baja de su auto, abre el baúl, baja la escalera y está en el agua... a muy pocos metros tiene el agua... tiene la posibilidad de que cuando en muchos lugares de la costa no se puede bucear, ahí sí se puede bucear, por ejemplo, los días de viento norte o viento muy fuerte de tierra. Con viento sur no se puede bucear en ningún lugar...

...tiene la posibilidad de realizar buceos con, sin corriente, con visibilidad, sin visibilidad, en pared, en fondo plano, en un fondo con piedra...

...los días que hay visibilidad con un metro, metro y medio de visibilidad podés disfrutar de un mundo increíble, lleno de sargos, meros, turcos, cangrejos de varias especies... tenés cangrejos grises, cangrejos colorados, cangrejos ermitaños, arañas, pólipos, esponjas, medusas, algas de distintos colores, tenés de todo... tenés una biodiversidad terrible y lo que tenés que aprender es a mirarla, porque mucho de lo que hay está escondido. Y, el gran problema que tenemos hoy, es que viene la gente tan ansiosa que se pierde lo mejor... yo no sé por qué los buzos ahora lo único que quieren es buscar cada vez más profundo y más rápido... cuando en un lugar de diez metros pueden hacer un buceo espectacular estando tranquilos, flotando, sin levantar sedimento, mirando, observando... comienza a aparecer un mundo increíble.. estar quieto... y mirar... y empiezan a aparecer especies que nunca viste. Yo después de tantos años encontré que había pez sable, pez celerín... el pez celerín es un nadador increíble con colores espectaculares y no sabía que estaba ahí. Lo descubrí ahora...

...descubrí que cuando apagás la linterna de noche, la bioiluminiscencia de las medusas, las cosas increíbles... hay mucha más fauna... de noche los peces salen a buscar su comida y bueno, se disfruta mucho más y aparte, ves los colores realmente cómo son... con la luz ves los colores realmente cómo son... no podés creer que en ese lugar haya tanta cantidad de colores, tanta fauna de colores, tantos peces que de día ni siquiera los ves... hay besugos, hay meros, hay pequeños lenguados... y también he tenido encuentros con lobos (marinos)... lobos que vienen a jugar, que te agarran de las aletas... lobos que se me han apoyado en la luneta, cara con cara... siempre digo, las cosas que yo he vivido en la escollera norte... tal vez, por cantidad de tiempo que yo permanezco en ese lugar... a gente que vos le preguntás te dice:- No, siempre el agua está sucia... Yo te puedo asegurar que hay días que está espectacular. No creés que estás dentro de Mar del Plata y en el puerto... ver la tranquilidad del hipocampo y tenerlo en la mano... y disfrutar... y darte vuelta y tener un lobo atrás que te está mirando...y con carnada y los peces vienen a comer de tu mano... y esas cosas pasan acá en la escollera norte...

...del metro hasta los siete, ocho metros de profundidad (la profundidad de la escollera norte)... de la mitad de la escollera hacia el morro tenés un sector todo de arena, limpio, hermoso, lleno de estrellas... hay días que no sé de dónde salen tantas... todo tapizado de estrellas hasta las piedras. Realmente es espectacular. No sé si porque trabajo ahí, pero a mí realmente me encanta... cómo disfruto los buceos embarcados... los lugares son los mismos pero los buceos distintos... banco del medio, banco de afuera... pescadores... pero banco del medio y banco de afuera, en especial, son increíbles... entre ocho y diez millas de la costa... son buceos entre 20 y 24 metros de profundidad y realmente son increíbles... hay días que no hay visibilidad... la media oscila entre seis y ocho metros. Hubo días de doce metros. Hemos visto pescadores(el banco)... de arriba de la lancha, hemos visto el fondo... la restinga lo mismo... pero bueno, no siempre están dadas las condiciones en Mar del Plata..."

El surgimiento de otras propuestas de buceo deportivo

Desde fines de los años ´70 y principios de los ´80, en la ciudad de Mar del Plata hubo un gran desarrollo de la actividad subacua liderada por dos clubes, el C.A.S.E. y A.M.B.A. En un comienzo sólo existían los brevets emitidos por la F.A.A.S., Federación Argentina de Actividades Subacuáticas, a nivel nacional. La F.A.A.S. ha pertenecido a C.M.A.S., la Confederación Mundial de Actividades Subacuáticas. Por supuesto que los cursos de buceo finalizaban ante un examinador de la Prefectura Naval, ya que esa era la institución que controlaba el buceo deportivo.

A fines del siglo XX, surgieron varias propuestas de buceo deportivo desde diferentes ámbitos, por ejemplo, en la Universidad Nacional de Mar del Plata y también hubo iniciativas privadas que no dependían de F.A.A.S.- C.M.A.S, que otorgaban brevets de otras certificadoras internacionales (S.S.I. y P.A.D.I.). Lo interesante de esos años fue la promoción del buceo deportivo en la ciudad. En la Universidad Nacional de Mar del Plata, más concretamente en el área de deportes, fueron “los Fernandos”, Fernando Castro y Fernando López, quienes en 1987 iniciaron la enseñanza del buceo a los estudiantes con un costo accesible. López, era un buzo que se había formado en

A.M.BA., y que participó en los torneos subacuáticos en la especialidad orientación consiguiendo muy buenos lugares. López tenía una extensa experiencia subacuática, tanto sea como buzo compitiendo, como instructor de buceo y estudioso de las tablas de descompresión. "Los Fernandos", tal como se los conocía habitualmente en el mundo del buceo, tuvieron la excelente idea de enseñar la actividad dentro del ámbito universitario. Castro y López también fueron los primeros en traer a Mar del Plata la certificadora internacional S.S.I., Scuba School International [44] . Durante varios años realizaron cursos según las normas SSI, hasta que optaron por cambiar a A.C.U.C., Association of Canadian Underwater Councils.

P.A.D.I. ingresó a la ciudad por intermedio de un ex – buzo táctico, Edgardo Adrián Agrelo. En el exterior Agrelo conoció la propuesta de P.A.D.I., Professional Association of Diving Instructors. El material utilizado, la didáctica y la organización le parecieron óptimos y desde el Club Náutico de Mar del Plata, Agrelo enseñó a bucear bajo las normas P.A.D.I.

A fines de la década de 1990, Mariano de la Rúa desde el Aquarium realizó un emprendimiento subacuático con bautismos, cursos y salidas al mar con bastante publicidad y difusión. El buzo Vladimir Tkatchuk, también conocido como el "ruso", lo acompañó a de la Rúa en esa experiencia. Vladimir tenía una trayectoria como instructor de buceo desde 1991, certificado por F.A.A.S. y C.M.A.S. Con ellos trabajaba el buzo Juan Carlos Mattioli Mancebo. El tanque del Aquarium, la "cuevita" artificial motivaron a más de uno a ponerse un equipo y empezar a conocer el buceo.

En estos años también funcionó la Agrupación Marplatense de Buceo, con Alberto Luis Aquino como director de la misma. José Giuria ha tenido bastantes iniciativas especialmente las relativas a viajes de buceo. Otros encararon la actividad del buceo bajo las normas P.A.D.I como Horacio Michelini, Roberto López y Gustavo Pérez Galdós.

El surgimiento de distintas propuestas de buceo fue una característica de los años ´90. Se han mencionado las que se pudo obtener algún dato. Pero indudablemente, ha sido tan importante el crecimiento de la actividad subacua deportiva en esos años que se pudo haber omitido alguna. Lo interesante ha sido la difusión y que el buceo marplatense pudiera seguir creciendo, ya que "el mar nos une".

El Dr. Gabriel Genzano ha desarrollado una activa labor en los últimos años, para desarrollar el buceo científico en Mar del Plata. Es recién a comienzos del año 2000 cuando se proyectan y realizan estudios de las comunidades de fondos rocosos de profundidad (5 – 33m), usando el buceo autónomo para la realización de censos y toma de datos ambientales. Mediante cursos dictados en la Universidad Nacional de Mar del Plata se comienza a capacitar a estudiantes de Biología en la práctica de técnicas SCUBA de muestreo mediante metodologías no impactantes. Surgen así, las primeras publicaciones realizadas por alumnos y graduados que utilizaron buceo autónomo en sus tareas de campo. Paralelamente a las tareas científicas, se comienza una profusa tarea de extensión con el dictado de cursos destinados a toda la comunidad. Actualmente se trabaja en forma conjunta con los buzos deportivos para localizar distintos naufragios y monitorear aquellos que representan reales Patrimonios Históricos, por ejemplo, el James Clunies.

NOTAS

1 Según artículos de los diarios El Atlántico y La Capital de 1955.

2 Además de la finalidad deportiva se pretendía crear reservas para la Armada Nacional, según Locqueyssie.

3 Ver Locqueyssie, op.cit.

4 Según Locqueyssie, el pulmotor portátil fue donado por un médico marplatense.

5 Sotura recordó que en ese lugar el padre de Mazza tenía un negocio, entonces podían reunirse ahí.

6 Entrevista realizada al buzo e instructor Marcelino Sotura el 15/12/02 en La Plata.

7 Tema desarrollado en el capítulo 1 del presente libro.

8 El Atlántico, 1955.

9 Los dos hombres ranas eran Marcelino Sotura y Alberto Mazza.

10 Ver Locqueyssie, op.cit.

11 La escollera norte sigue siendo un lugar ideal para la práctica del buceo, un lugar que con los años es tradición para practicar buceo y encontrar amigos. Ahí funciona actualmente la operadora de buceo de Marcelo Balado.

12 Según el artículo de La Capital del 11/07/1969.

13 Hoy día debido a las crisis económicas lo realizado a comienzos del C.A.S.E., con mucho espíritu, dedicación y entusiasmo parece increíble, pero los fundadores lo hicieron.

14 La Razón, 21/01/1070.

15 Históricamente siempre las opiniones de los no buzos cuando ven el cuchillo lo asocian a ataque de animales, cuando el único peligro en la escollera Norte es quedar enganchado en alguna línea de pesca.

16 Reitero que en varias notas periodísticas se hacía mención a que el buceo era una actividad familiar, no exclusiva a hombres. Los fundadores incluían a sus esposas e incentivaban a los niños, compartiendo el día en el agua y en familia.

17 Entrevista realizada el 26/03/04 al señor Jesús Arévalo en el C.A.S.E.

18 La Capital, 23/03, 24/03, 27/03 y 29/03 de 1979.

19 La Capital, 23/03/1979.

20 La fiesta se realizó en la confitería Sunset. La información procede de La Capital, 12/04/1970.

21 Memorias del C.A.S.E.

22 Memorias del C.A.S.E.

23 Años después, fue publicada una convocatoria en el diario La Capital del 6/7/82 a una asamblea general ordinaria del C.A.S.E., para autorizar a la comisión directiva la venta de los terrenos del barrio Camet.

24 La Capital 29/03/1979.

25 Jorge Chiodi, socio del C.A.S.E. y permanente colaborador, cumple 25 años con la institución. Fue uno de los que trabajó poniendo en condiciones al Cristo Rey para hundirlo, estuvo a bordo hasta el último momento y todavía en el 2005 recuerda emocionado los momentos en que el buque descendía para siempre.

26 Revista “Deportes”, número 179, Enero, 1981.

27 La Razón, 14 de Febrero de 1981.

28 En 1981 estaba en pleno funcionamiento A.M.B.A. Agrupación Marplatense de Buzos Autónomos, formada con ex – buzos del C.A.S.E. que participaban activamente en competencias y torneos.

29 Entrevista realizada en el sector de buceo del balneario Waikiki el 14/03/05.

30 La cuba del A.M.B.A. se encuentra en la costa marplatense en el balneario Waikiki.

31 Explicación brindada por Horacio Giaccaglia durante la entrevista realizada en Waikiki, el 21/03/05.

32 La ciudad de Mar del Plata carece de una política de preservación del patrimonio cultural subacuático.

33 Extraído de Agrupación..., op.cit.

34 Entrevista realizada en el sector de buceo del balneario Waikiki, el 14 de Marzo de 2005.

35 El buque “Lady Lewis” encalló en 1906 y su tripulación fue rescatada por un mercante.

36 En el diario El Puerto de Mar del Plata desde el 22 de Abril de 1949, aparecieron las notas sobre el buque inglés “James Clunies”. Lamentablemente, una fue el tema de los robos cometidos apenas encalló. Aparentemente no había que ir muy lejos para encontrar a los que fueron a ver qué se podía conseguir. En el mes de Diciembre de 1949 hubo comentarios sobre intentos de reflotamiento del “Clunies”. La empresa Ryan Hermanos trajo ingenieros, buzos y personal especializado para efectuar el salvamento. También participaron dos remolcadores de la empresa naviera Gardella. Pero, a pesar de esos trabajos el “James Clunies” quedó sumergido.

37 Extracto de un artículo recortado de un diario local proporcionado por los buzos de A.M.B.A..

38 Entrevista realizada el 14/03/05 en el negocio de Balado de la calle Olazábal entre San Martín y Luro.

39 Buzo del C.A.S.E. y actual presidente de esa institución.

40 Pileta de la ciudad de Mar del Plata.

41 Certificadora internacional de buceo, A.C.U.C., Association of Canadian Underwater Councils.

42 El relato de Balado sobre la escollera norte me interesaba incluirlo en este libro para mostrar las vivencias de un sitio de buceo, muy especial en Mar del Plata. Personalmente, he tenido buceos espectaculares ahí y otras veces mejor ni molestarse en bajar.

43 Por el domingo 13 de Marzo de 2005 ya que se encontraba amarrado un barco carguero de bandera panameña de considerables dimensiones.

44 Esto es historia bastante reciente y puedo dar mi propio testimonio. Recuerdo haber visto anuncios relativos a cursos de buceo en mi época de estudiante universitaria. Y, años después, ya en la década de 1990 hice cursos con ellos cuando certificaban con S.S.I.

CAPÍTULO 7: EL BUCEO DE GRAN PROFUNDIDAD

La Escuela de Buceo de la Base Naval de Mar del Plata en 1974 [1]

La Escuela de Buceo celebró sus 50 años en 1971. En 1974, la Peña del Buzo con Juan Pollano como presidente realizaba sus actividades. La década de 1970 se iniciaba con mucha actividad y progreso. Los buzos de la Escuela de Mar del Plata habían concretado logros y éxitos. Pero, también había que lamentar la pérdida de compañeros fallecidos[2]. Algunos de ellos en actos de servicio como Hugo Américo Pérez en 1965 mientras realizaba su trabajo en el "Narvachos", buque que estaba varado en Playa Grande; y Juan Domingo Pellico en 1975 en el sector denominado diente de submarino, dentro de la Base Naval.

La enseñanza del buceo no se limitaba a miembros de la Armada Argentina, y también se impartían los conocimientos y prácticas subacua a:

- grupos de buzos especializados de Agua y Energía para el mantenimiento, conservación y reparación de todas las obras hidroeléctricas del país;
- oficiales del ejército que iniciaron la actividad subacuática en la Agrupación de Zapadores de Grandes Ríos, con asiento en Santo Tomé, Santa Fe;
- buzos de la empresa E.L.M.A. ;
- buzos de la Prefectura;
- personal científico de la Dirección Nacional del Antártico;
- personal buzo de las Policías Provinciales;
- buzos de los Cuerpos de Bomberos;
- miembros de las Armadas Latinoamericanas como Bolivia, Perú, Colombia, Ecuador, Paraguay y Uruguay.

Otro aspecto de la labor desarrollada era el servicio a la comunidad con el uso medicinal de la cámara hiperbárica y tratamiento de oxigenoterapia.

Desde el primer curso de buceo realizado en Río Santiago y Puerto Belgrano, la iniciativa del Teniente Ferrer por la concreción de sus ideas, el desarrollo impulsado por los Tenientes Rumbo y Howard, la primera escuela de madera y chapa en el muelle de submarinos, el traslado donde se encuentra actualmente con la realización del edificio de material, el crecimiento y evolución de la actividad subacua marplatense fue constante. La Escuela de Buceo se adecuó al cambio tecnológico al realizar el convenio con Y.P.F., Yacimientos Petrolíferos Fiscales, e incorporar el buceo de Gran Profundidad (los que alcanzaban los 200 metros), también conocido a nivel mundial como "Deep Diving". Ése fue el momento de mayor trascendencia con respecto a la especialización y capacitación de los buzos, estando en un alto nivel internacional

El inicio del Buceo de Gran Profundidad en la década de 1970

En 1976 se incorporó un moderno Centro Hiperbárico para entrenamiento en buceo de gran profundidad, en la Escuela de Buceo de la Base Naval de Mar del Plata. Era parte de un proyecto más ambicioso de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, empresa

estatal argentina que realizó el acuerdo con la Armada. En la década de 1970 se llevó adelante la prospección petrolífera del mar argentino. Una tarea de semejante envergadura requería buzos entrenados a grandes profundidades, capaces de acceder hasta los 200 metros. Fue un proyecto de avanzada para Sudamérica y de importancia mundial. En esa etapa de evolución de la actividad subacua se debían aplicar nuevos conceptos como buceo de saturación, buceo unitario y mezclas respiratorias. El aire ya no se utilizaba a grandes profundidades sino que era reemplazado por el heliox, mezcla compuesta por helio y oxígeno.

En la plataforma de exploración petrolífera General Mosconi se instaló un equipamiento hiperbárico similar al de la Escuela de Buceo. El Centro Hiperbárico de la Base Naval de Mar del Plata era de origen francés, producido por la empresa Comex. Estaba constituido por tres cámaras hiperbáricas intercomunicadas. Dos de ellas preparadas como nivel de vida, dotadas para alojar cada una a cuatro hombres, con todas las comodidades para poder permanecer bastante tiempo. Eso era necesario porque según la profundidad y la duración del buceo dependía la cantidad de horas de descompresión necesarias. La tercera simulaba en su parte superior la torreta de la estación de trabajo, con los dispositivos de comando de buceo y agua en su parte inferior. El control sobre los buzos era constante mediante sistemas de circuitos de televisión, decodificador de la voz, panel de distribución y análisis de gases.

Los buzos argentinos que se formaron en Francia fueron luego destinados a la plataforma General Mosconi. El convenio Y.P.F., Armada y Comex se había realizado con ese fin: la capacitación de argentinos para la exploración petrolífera submarina.

Aquellos que fueron pioneros en los años 1976 y 1977 en buceo de Gran Profundidad, luego serían formadores de otras generaciones de buzos. Los cambios económicos y diversos factores de toda índole hicieron que poco a poco ese progreso se estancara. El buceo de Gran Profundidad fue trascendente para la historia subacua marplatense y argentina.

Los buzos de la Armada que egresaron como buzos de Gran Profundidad

En el Centro Hiperbárico de la Base Naval de Mar del Plata se colocaron dos placas con la lista completa de los buzos de la Armada, que en los años 1976 y 1977 fueron los primeros en realizar el curso de Gran Profundidad en Francia.

La primera placa recordatoria tiene grabado los siguientes nombres:

Los Buzos de Gran Profundidad Egresados en el año 1976
en Marseilla, Francia.
En reconocimiento al Centro Hiperbárico de la Escuela de Buceo.

TNCD – GORIS, Miguel.
TNCD – GONZALEZ, Oscar.
TNCD – FRASCHINA, Mario.
TNCD – SUAREZ, Juan.

TNCD – BRANDA, Juan.
SSBU – ROLDAN, Ramón.
SSBU – SÁNCHEZ, Julio.
CPBU – MOREL, Justino.
CPBU – BALTAZAR, Julio.
CIBU – DE LAS HERAS, Antonio.
CIBU – VIDAL, Julio.
CIBU – COSTA, Carlo.
CIBU – ITURRIOZ, Miguel.

La segunda placa recordatoria menciona los buzos del año 1977 quienes fueron:

Los Buzos de Gran Profundidad Egresados en el año 1977
en Marseilla, Francia.
En reconocimiento al Centro Hiperbárico de la Escuela de Buceo.

TNCD – ARANGIO, Ignacio.
TNCD – GUTIERREZ, Emilio.
TNMD – GORI, Carlos.
CPBUSL –AGUILAR, Luis.
CPBUSL – MENDOZA, Fernando.
CPENEX – RUFINO, Mario.
CPBUSL – NAVARRETE, Eduardo.
CPBUSL – ORTIZ, Hugo.
CPBUSL – VAZQUEZ DE NOVOA, Daniel.
CIBUSL – SUELDO, Víctor.
CIBUSL – BRUNET, Eduardo.
CIBUSL – OLMOS, Carlos.
CIBUSL – LEZCANO, Juan.
CIBUSL – ROMERO, Julio.

Julio César Sánchez y el primer curso de gran profundidad de 1976

Julio César Sánchez[4], buzo salvamentista de la Armada, nació el 28 de Octubre de 1942 en Córdoba. Debido a su vocación por esa profesión en 1965 hizo su primer curso de buceo dentro de la Escuela de Buceo de la Base Naval de Mar del Plata, egresando como buzo de segunda. En 1967, realizó el curso para ser buzo de primera y poder descender a mayor profundidad. Sánchez fue uno de los primeros protagonistas del hecho más trascendental para la historia de la tecnología subacua del siglo XX en Argentina. Fue integrante del primer grupo que viajó a Francia para aprender y

entrenarse en la empresa Comex, en buceo de gran profundidad. Su testimonio sobre cómo se desarrolló ese primer curso, las prácticas en Noruega y el trabajo en la plataforma General Mosconi, fue el siguiente:

La selección y el primer grupo a Francia en 1976

"...la selección se hace en el año 1975 para hacer un curso de buceo de gran profundidad... es buscar personal para formar dos grupos de buceo de gran profundidad. Los exámenes pasaron por Física, Técnica, por Medicina, por Matemática, llegando a aprobar esa selección. A partir de Mayo de 1976, se inició el curso en Francia, en Marsella. Un curso de buceo utilizando mezcla helio y oxígeno para buceo de gran profundidad. Y fue por un pedido expreso de Y.P.F. Argentina. Y.P.F. compraba una plataforma y necesitaba buzos que hicieran el apoyo y la exploración de la plataforma marina en busca de petróleo. Ese curso nos llevó a nosotros a comprender, que no solamente el buceo estaba encuadrado en la utilización del oxígeno puro, limitado a una profundidad muy pequeña y/o aire comprimido. La dimensión total del buceo pasa por este curso, dado que adelantamos dentro del buceo en el país, aproximadamente 50 años...

...El grupo que fue a Francia estaba mas o menos compuesto por 24 o 26 hombres. A medida que se iba desarrollando el curso... alguien iba quedando en el camino. Finalizando este curso, nada más que seis buzos dentro del personal subalterno... quedó un bioquímico, dos médicos y dos oficiales buzos..."

Las prácticas en Noruega

"... La teoría se hizo todo en Francia... el acondicionamiento físico también se hizo en Francia, en Marsella; y la práctica se hizo en Stavanger, es una isla noruega. No conocíamos... nosotros no podíamos creer estas prácticas... encontrábamos gente que no hablaba nuestro idioma, o sea, teníamos que deducir... vino una persona que había estado con nosotros en Francia... hablaba el español y el francés, conociendo el dialecto noruego... con ese señor tuvimos un gran avance, ya que llegamos a entender lo que nos exigían a nosotros. La práctica era en la plataforma escuela, es decir, esa plataforma-escuela, era una plataforma para estudiantes. Había colocadas dos cámaras de descompresión y una torreta para buceo de gran profundidad. El sistema para buceo de gran profundidad, o sea, con botellones y cámara de volumen con mezclas para determinada profundidad, se ponía aproximadamente en los 110 o 115 metros... con la mezcla preparada para que los buzos pudieran hacer este tipo de buceo prueba...

...nuestra llegada era aproximadamente a las siete de la mañana y nos retirábamos a las 17 horas de la plataforma. Se hacían dos o tres buceos por día... en un principio hacíamos tres buceos por día, pero al haber pequeños accidentes de bends... se quitó un buceo al día y empezamos a hacer dos buceos... se evitaban los accidentes... los argentinos es muy raro que a las 19 y 30 o 20 horas... ya esté en la cama durmiendo para el otro día ir a trabajar. En un principio, el error nuestro era que íbamos a dormir a las 22, 22.30 o 23 horas. Nuestro físico no descansaba lo que tenía que descansar, asimilaba un gas desconocido que era para mí el helio...

...nuestra llegada a la plataforma era por medio de una lancha... y la plataforma estaría a 300 metros de la costa, y no teníamos más de 110 metros de profundidad... En la torreta de buceo iba un instructor y tres buzos... el buzo de torreta y dos buzos que son los que hacen la exploración... Y el instructor era el que controlaba si las órdenes y los movimientos eran los correctos para evitar accidentes a esa profundidad. Los equipos eran Comex, el sistema que utilizábamos era Comex, todo el sistema en nuestro país era Comex... Nosotros teníamos un adiestramiento con el material que luego íbamos a encontrar en nuestro país... porque de ese tema en nuestro país no había nada... Bueno, a uno lo impacta todo, desde el primer momento... desde Mar del Plata, de ser seleccionado, de pasar por todo lo que es Francia, ver elementos y materiales de buceo totalmente nuevos, renovados, elementos que nosotros no los conocíamos... como así fue impactante lo de Noruega... estar viviendo en un hotel, embarcarse todos los días en una lancha a la plataforma para estar todo el día trabajando allá. Todo fue impactante. A mí en lo personal me impactó todo...desde el momento de cambiar el aire comprimido por mezcla gaseosa de gases puros, como el oxígeno y el helio... me impactó todo... saber que hay otras profundidades que nosotros podemos alcanzar....

...En Noruega estuvimos 29 días, los cuales eran buceos todos los días. Todos los días buceos diferentes, diferentes profundidades, diferentes formas de buceo... no todo se resumía a hacer buceo de gran profundidad, sino a manejar los diferentes equipos que teníamos, equipos secos, equipos de volumen constante, equipos calefaccionados por agua caliente..."

El primer buceo a 103 metros...¿Y si me desprendo de la torreta?

"...Bueno, ni primera práctica en Noruega fue a 103 metros... era armar un rompecabezas que estaba colgado en la torreta... o sea que, el buzo tenía que salir de torreta, retirar las piezas que estaban enredadas ahí, armar el rompecabezas de nuevo, colgarlo en la posición que estaba y volver a torreta... me impactó en un principio, ni bien bajé de la torreta a esa profundidad, una garganta muy profunda que estaba en la plataforma submarina, de un oscuro total, ***que lo lleva a uno a pensar que si se desprende de la torreta, puede ir a parar ahí... cosa que es imposible... el instinto de conservación hace que uno se acelere un poco****. Tal es así, que de superficie preguntaron: -¿Al buzo, qué le pasaba?...Porque habían visto que se habían acelerado las pulsaciones, los latidos del corazón, la respiración... porque ellos escuchaban desde superficie como estaba uno conectado con todos los elementos, para saber cuál era la reacción de cada uno de los buzos en diferentes momentos del buceo. Cuando vuelvo a superficie, después de haber finalizado el ejercicio, ya más tranquilo, digamos... no había pasado absolutamente nada. Cuando doy mi informe a superficie de lo que yo había visto, me dijeron que era una reacción normal producida por el instinto de conservación... se veía (en el fondo a 103 metros) una grieta muy profunda y oscura. La torreta tenía lámparas, que más o menos, sumadas en total eran unos 5000 walts de claridad que había, y ese haz de luz permitía ver el fondo. Llegué a ver tan profundo y oscuro, que en mi imaginación para mí era muy, muy profundo por la oscuridad que tenía..."*

“Estaba todo muy bien controlado”

*“...**Estaba todo muy bien controlado**. Estábamos controlados. Los tiempos se achicaban al hablar de buceos de 100 metros, 103 metros, 110...el ejercicio (su primer buceo) a mí me llevó 4 minutos 20 segundos realizarlo, o sea, que si también a la segunda pareja le hubiera pasado lo mismo... el tiempo de buceo estaría dentro de los 15 minutos. El tiempo de exposición era más corto. La descompresión teníamos... muy cercano a las dos horas. La torreta venía a superficie, se acopla a la cámara, la cámara está presurizada a la misma presión que de la torreta, o sea, a la presión de la primera etapa que corresponde dentro del buceo. Entonces, se descomprimía la torreta cuando se equiparaban las presiones torreta – cámara, se abrían las puertas internas, y los buzos pasaban a cámara para que... acostados en su cama, pudieran continuar la descompresión hasta salir a la superficie...”*

El trabajo de buceo en la plataforma General Mosconi

“... (la vuelta fue...) De Francia a Argentina, en Argentina a Puerto Belgrano y de Puerto Belgrano a la plataforma General Mosconi... (la plataforma estaba...) estaba haciendo en un principio... un triángulo entre Mar del Plata y Puerto Belgrano... fueron los primeros pozos de exploración, y luego de ahí se trasladó frente a Comodoro Rivadavia, a más o menos unas 60 millas hacia el mar... el equipo estaba instalado... Y.P.F. al pagarnos esa beca de estudio... Y.P.F. lo pagó todo... el servicio que nosotros prestábamos a la plataforma... nos vino a colocar el Centro Hiperbárico, que es este el que tenemos acá en la Escuela de Buceo... y el material y modelos eran idénticos a los que habíamos usado, tanto en Francia como en Noruega (y el mismo de la plataforma...)...

...en la plataforma encontramos también algo... que no estábamos acostumbrados a vivirlo...porque el militar, vive como militar... En la plataforma teníamos que vivir la vida de militar con el personal civil que había... era un grupo de militares dentro de una mayoría de personal civil... o sea, los pocos buzos que había en la plataforma éramos nosotros, por eso éramos considerados por toda la gente... cada vez que nosotros realizábamos alguna tarea de buceo, después querían conocer cómo estábamos, si estábamos bien, si estábamos mal, si hubo accidentes, qué es lo que habíamos visto en el fondo... todo era nuevo para ellos... porque esa plataforma también era nueva dentro del país, por lo tanto, también era nuevo, argentinos trabajando dentro de una plataforma...

...Nos organizamos... tratamos de dividirnos en dos grupos de ocho personas. Éramos pocos, no reuníamos la cantidad necesaria. Por lo tanto, llevábamos buzos profesionales dentro de la Armada, que no estaban todavía capacitados para el buceo de gran profundidad... los llevábamos como ayudantes de plataforma para completar el grupo de ocho. En el grupo de ocho teníamos: -el médico, -el oficial jefe de buceo y los -cuatro buzos (un maestro de cámara, bellman, dos buzos, uno para la torreta y el otro de emergencia) y –dos auxiliares para mover el umbilical y otros tipos de tareas normales. Los dos buzos profesionales que prestó la Escuela de Buceo en ese momento, no buceaban. Durante su permanencia en la plataforma no buceaban, pero

sí tomaban clases para estar a la altura y hablar todos el mismo idioma, como quien dice en lo que respecta al buceo de gran profundidad...

...Nuestro tiempo de permanencia en la plataforma eran 15 días. Cada 15 días se realizaba el relevo del personal. En este caso, los día Martes nos correspondía el relevo de los buzos, por medio de helicópteros, ya que estábamos a unas cuantas millas de la costa. El helicóptero venía, dejaba el personal y subía...(a los que se iban)...

...(Cómo fue el primer día de trabajo en la plataforma?)El primer día fue ver cómo estaba todo instalado y cómo funcionaba cada una de estas cosas, cada uno de los elementos, cada uno de los medios, de los materiales. Y, el segundo día, ya efectuando buceo con muchísima suerte dado que, debido al poco tiempo que estábamos embarcados en la plataforma, el primer buceo había salido totalmente con éxito, sin sufrir ningún tipo de accidente. El primer buceo... la misión que fue... fue ver una pérdida que había en la válvula de perforación, llamada B.O.P., una gran válvula de aproximadamente, cuatro metros de ancho por seis metros de alto, en los cuales van muchas mangueras de muchas libras de presión. Y, por medio de esa válvula va el trépano que va perforando el suelo marino... A la B.O.P. ya la conocíamos nosotros en un avance para buceo que hacíamos con otro compañero, en Dunkerque... conozco la plataforma, vimos la B.O.P. que es una válvula movible, se sube por medio de guinches y es muy pesada. Ya habíamos visto la válvula y el resto lo conocíamos por imágenes, ya sea video o fotos...

...La plataforma en sí tenía dos cámaras de video, una que baja con el cable en donde viene el trépano para perforar y va viendo la válvula; y otra está con la torreta de buceo, que también da imagen a superficie de cuál es la posición del buzo y cuál es el trabajo que está realizando. Los trabajos están todos programados... se baja a realizar el trabajo que está determinado. Ya se baja con las herramientas que corresponden, con el tiempo aproximado de lo que va a llevar el tipo de tarea...

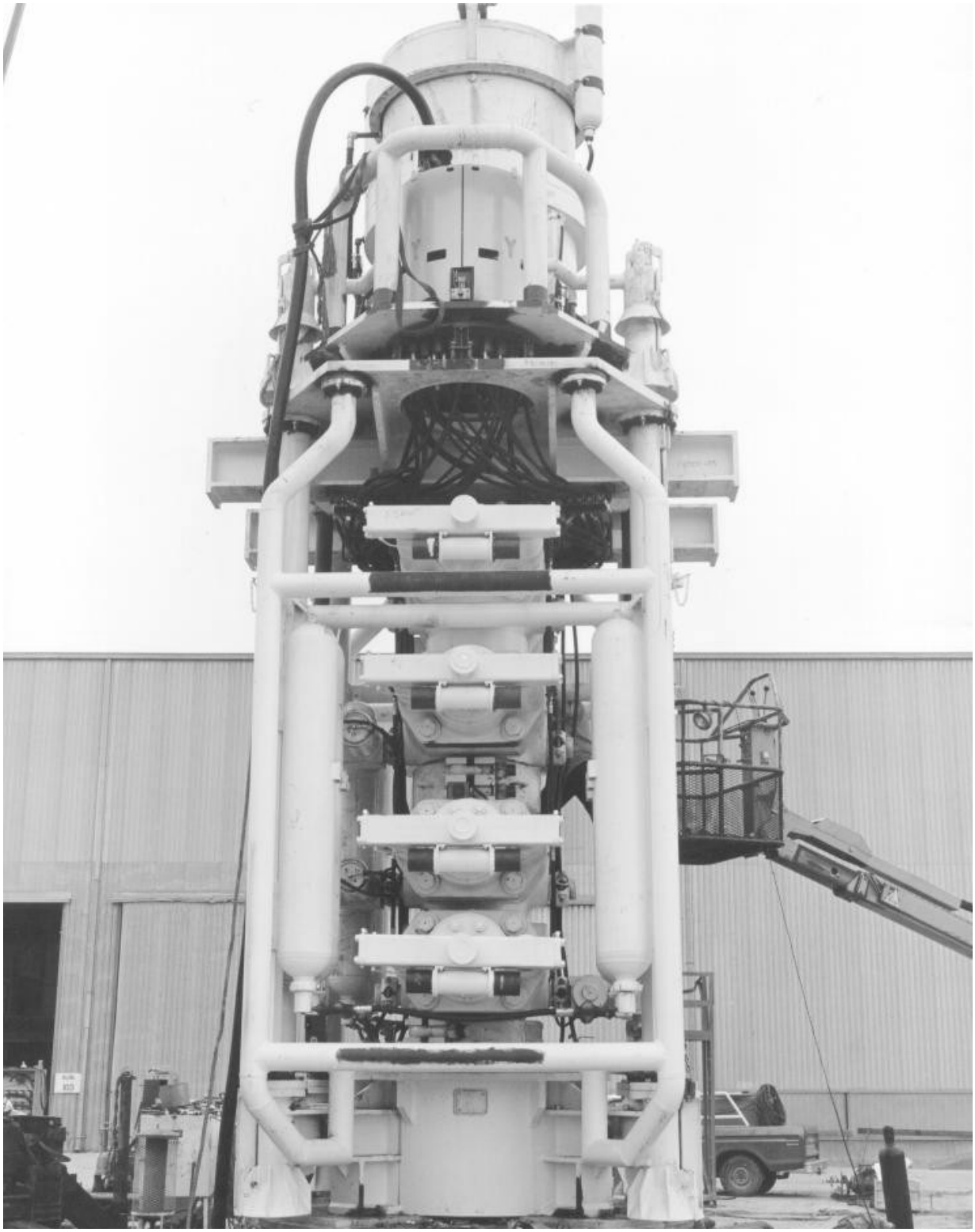
...en el grupo de cada 15 días estuve... mas o menos de Noviembre, Diciembre de 1976, todo 1977 y todo el 1978. Ya en 1979 volví a la Escuela, y en el año 1981, volví nuevamente a la plataforma hasta el año 1982..

...Iba cambiando de lugar (la plataforma)o sea, perforaba, hacía cuatro o cinco pozos para hacer los análisis de geólogos e iba cambiando de lugar... se mueve todo, se levanta la B.O.P., se va al nuevo lugar elegido para asentar la plataforma, asentar la B.O.P. y hacer otro pozo para analizarlo... el pozo que se cava, si queda algo gas o petróleo...se sella... se deja una pequeña ecosonda para que transmita un sonido, un beep o una señal electrónica para luego volver a encontrar nuevamente el pozo en caso de ser necesario buscarlo..."

Bellman... Caisson Master y "ser buzo profesional con todo"

"...En la plataforma General Mosconi me parece que mi primer buceo fue como ***Bellman,*** *o sea, que estaba encargado de la seguridad de la torreta y ... de la seguridad del buzo que estaba realizando la tarea en la B.O.P....*

....(la profundidad de los buceos en la plataforma...)en la plataforma General Mosconi



7-1: La B.O.P. o Blow Out Preventer en tierra antes de ser colocada. Nótese el tamaño comparando con el galpón y con la camioneta.

estaban en los 80, 82, 89 metros, y después llegó hasta 110 metros aproximadamente, dependiendo de las mareas que tocaban en cada uno de los buceos... estaban en 89, 90 metros... Yo no pude bucear mucho dentro de la plataforma General Mosconi porque hacía la función de ***maestro de cámara*** *o* ***caisson master****... ya teníamos estipulada cuál era la función de cada uno, entonces, los buceos eran limitados... para mí eran limitados. El maestro de cámara tiene la función de: -controlar antes del buceo cómo se prepara la cámara; -exigir a los buzos que cumplan la norma de seguridad, con respecto a lo que van a poner dentro de la cámara cuando ellos pasen de la torreta a la cámara; –controla la presurización de la cámara; -la presurización de la torreta; -controla el buceo; -la venida a superficie; -el pasaje de la torreta con su descompresión a equiparar la presión de la cámara; -el pasaje de los buzos a cámara; y –continúa con la descompresión hasta que el buzo llegue a superficie. El maestro de cámara controla todo el buceo... se prepara mezclas, calderas, todo... el maestro de cámara, él controlaba, él decía si salía, no salía, si presurizaba, si ventilaban, todo... un control muy estricto... control en tableros, relojes de profundidad,...una buena comunicación, un televisor en el cual estaba dando constantemente imágenes de lo que estaban haciendo los buzos, era una tecnología muy avanzada con respecto al buceo que nosotros veníamos haciendo antes en nuestro país...*

...el trabajo del buzo en la General Mosconi... decimos que le enseña al buzo a ser profesional con todo, como corresponde, con todas las palabras, es un lugar donde uno adquiere experiencia, adquiere práctica, que tiene todos los medios y material necesarios para ir a la profundidad que corresponda y esto acrecienta los conocimientos como experiencia. Es un lugar que creo, porque a mí me ha pasado, que es ideal para que todos los buzos vayan a trabajar a ese lugar, a esa plataforma, sería ideal..."

"La plataforma nos enseñó a vivir, nos enseñó a compartir"

"...la plataforma nos enseñó a vivir, nos enseñó a compartir entre el personal civil y militar. Nos enseñó a preocuparnos, tanto del civil que estaba dentro de la plataforma, como al civil le importó saber cómo estaban los buzos militares dentro del ámbito civil. Compartir cenas, almuerzos, desayunos en una total cordialidad... éramos básicamente considerados dentro de la plataforma porque éramos un grupito muy chico. Todos tenían buena onda con nosotros y nosotros también teníamos buena onda con ellos, también... compartir el almuerzo... la plataforma nos enseñó a vivir... pasa que la convivencia militar difiere de la convivencia del personal civil, en este caso, compartimos las vivencias de cada uno. En lo que respecta a preocupación, si faltaba alguno del grupo tanto civil como militar... y todos trataban de preguntar quién era el que faltaba y por qué, qué le pasaba, si estaba enfermo, cuándo volvía a la plataforma y lo mismo pasaba con el personal civil. Cuando nosotros veíamos alguien de cubierta que no era del grupo que correspondía, nos preocupaba por saber qué es lo que pasaba con el hombre que no había embarcado, eso es aprender a vivir también..."

7-2: Plataforma General Mosconi

7-3: Julio Sánchez en tareas subacua

7-4: Julio Sánchez dialogando con un colega francés junta a la cámara hiperbárica y torreta.
Fotos gentileza de Julio Sánchez.

El testimonio de Antonio Agustín De las Heras

Antonio Agustín De las Heras nació el 14 de Noviembre de 1947 en la ciudad de Balcarce. Empezó a bucear en el año 1968, en la Escuela de Buceo de la Base Naval de Mar del Plata, mientras realizaba el curso de buzo. La primera experiencia fue ayudar a reflotar el buque *Olco*, que se había hundido por un temporal dentro del sector de la Base Naval.

De las Heras recordó el curso de buceo de gran profundidad en Francia de la siguiente manera: *"En Mayo de 1976, después de hacer un exhaustivo examen... viajamos a Francia. Y ahí comenzamos con dicho curso. Ese curso tardaría aproximadamente cinco meses. Más que nada era de mucho estado físico, problemas teóricos y prácticos, corte subacuo de oleoducto y gasoducto, soldadura y cortadura. Todo eso y mucha natación con equipo en la espalda... Y bucear todos los días, todos los días... De los 18 quedamos 8 solamente que aprobamos el curso. Y los últimos 21 días se hizo en Stavanger, Noruega. Stavanger se llamaba el pueblo. Ahí se hicieron 8 buceos a 110 metros de profundidad todos con helio..."*

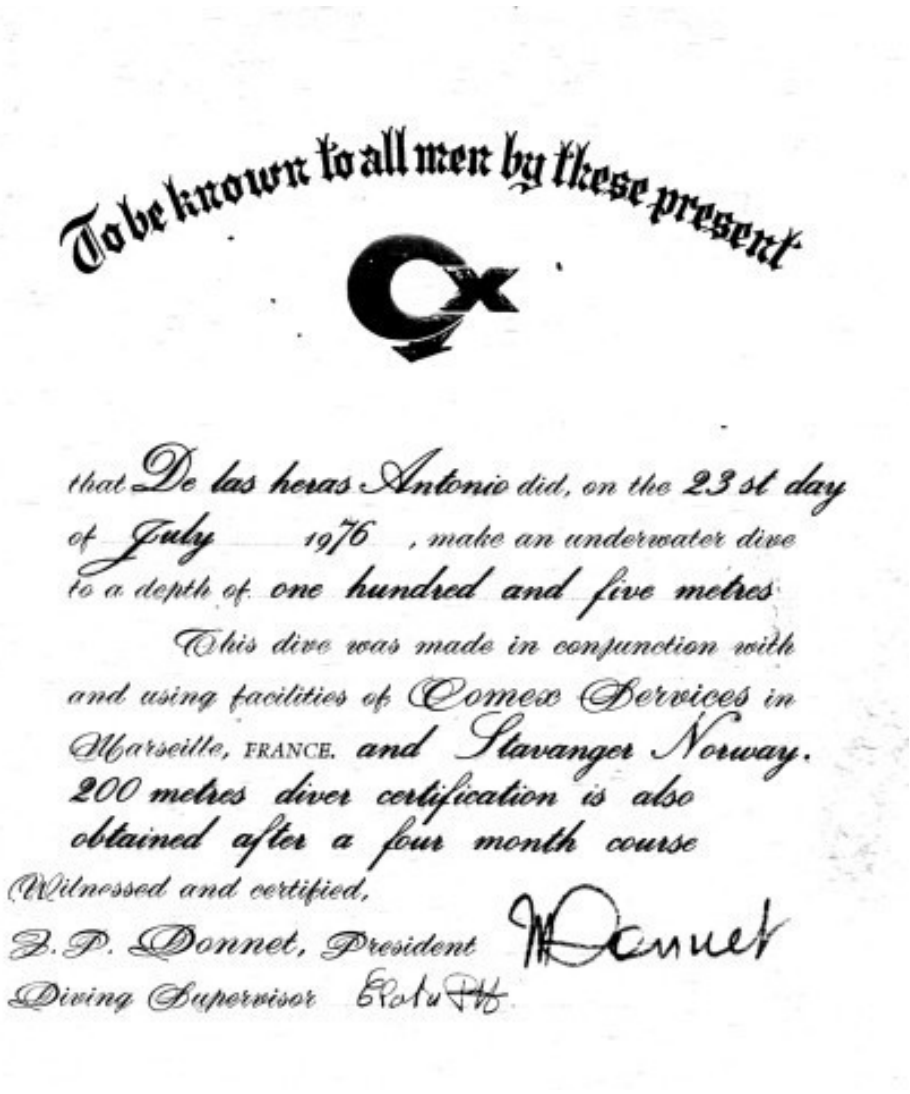
El entrenamiento era continuo y se trataba de preparar a los buzos para poder enfrentar el peligro. De las Heras recordó una práctica que consistía en: *"...salía de la torreta, me largaban todo el umbilical... y tenía que hacer alrededor de 5 o 6 vueltas alrededor del cable por el que nos bajaban, me cortaban el gas. En ese caso había emergencia.¡Emergencia!¡Emergencia! Le decían al que estaba dentro de la torreta. Entonces, salía, desenredaba todo y lo llevaba adentro... lo enganchaba en un críquet..."*

Con respecto a la experiencia de haber buceado bajo la plataforma General Mosconi, De las Heras explicó que: *"...me permitía a mí bucear con hombres de gran confianza... que no corría riesgo mi vida ni la de mis compañeros... bajé a bucear con Miguel*

7-5: Grupo de buzos argentinos durante el curso de gran profundidad en Francia. Gentileza de De las Heras.

Iturrioz, Julio Sánchez y Julio Baltazar. Después vino otro grupo..." Y que *"Profesionalmente... teníamos equipos a nivel mundial. El argentino estaba a la altura de cualquiera. Éramos buzos que manejábamos tablas y descompresión. Muchas veces te tocaba a vos: -bueno, vos cámara. Y tenías que llevar la cámara, las dos cámaras de descompresión, las tablas y manejarte vos, supervisando la descompresión... la mezcla de helio se regeneraba... fabricación de mezcla. Ibas, sacabas la cuenta y fabricabas la mezcla de acuerdo a la profundidad que bajaba el buzo.... (para fabricar la mezcla) siempre tenés la precaución de echar el helio primero. Al echar el helio primero, eso significa que en 12 horas se estabiliza la mezcla..."*

El testimonio de Antonio de las Heras fue coincidente con los otros buzos entrevistados, al destacar el grado de profesionalismo que se consiguió en esos años.


To be known to all men by these present

that De las heras Antonio did, on the 23 st day of July 1976, make an underwater dive to a depth of one hundred and five metres

This dive was made in conjunction with and using facilities of Comex Services in Marseille, FRANCE. and Stavanger Norway.

200 metres diver certification is also obtained after a four month course

Witnessed and certified,

P. P. Donnet, President

Diving Supervisor

7-6: Diploma otorgado por la empresa COMEX al buzo de gran profunidad De las Heras.

7-7: Los buzos Costa, De las Heras y Sánchez realizando prácticas en la pileta de COMEX.

7-8 y 7-9: El buzo Ramón Roldán haciendo prácticas en la pileta de la empresa COMEX, en Francia.
Foto gentileza del buzo Roldán y Sra.

Carlos Alberto Olmos, “fue como que el hombre llegó a la Luna”

Carlos Alberto Olmos nació el 17 de Febrero del año 1952, en Córdoba. En 1971 realizó en la Escuela de Buceo de la Base Naval de Mar del Plata, el curso de buzo de poca profundidad. Al finalizarlo fue destinado a la Estación de Salvamento de Puerto Belgrano como buzo salvamentista. Con años de práctica y experiencia adquirida, en el año 1976 volvió a la Escuela de Buceo pero para acceder a otro nivel, el de profundidad. En esa época comenzó la novedad del primer grupo enviado a Francia para experimentar con gas heliox y el descenso hasta 200 metros. En esas circunstancias había mucho interés por aprender esa nueva tecnología subacua. Las prácticas comunes que se realizaban en la Escuela de Buceo eran con aire, con mezcla nitrox con equipo DC 55 y con oxígeno usando el OXIGERS, en el caso de los tácticos. El buceo a gran profundidad y el uso de heliox, mezcla de helio y oxígeno se desconocía.

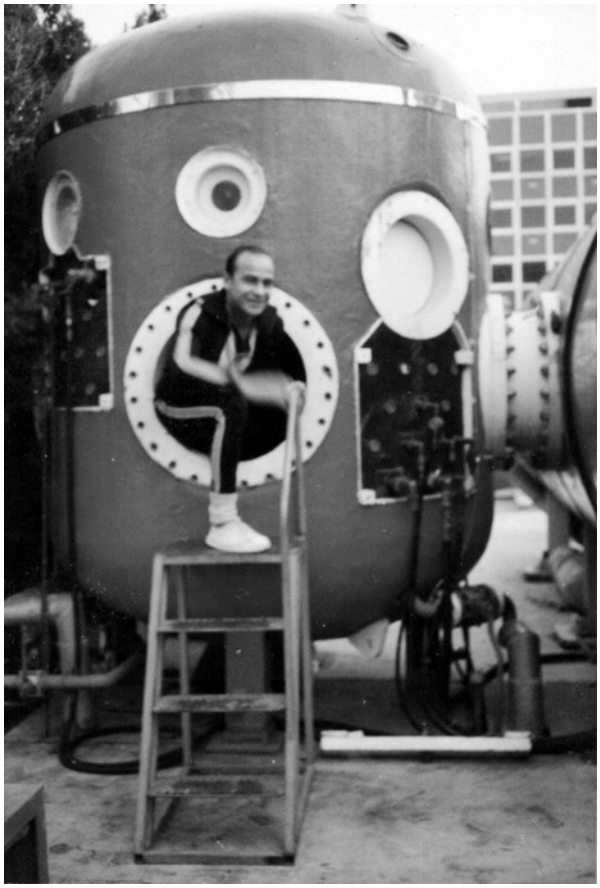
Olmos[5] relató su experiencia de esos años: *“...a raíz de la necesidad de Y.P.F.... que le solicita a la Armada la asistencia en cuanto a la parte de buceo en la plataforma General Mosconi ... la plataforma de investigación petrolera... hay dos grupos... uno va en el año 1976 y otro en Junio del ´77, sería el segundo grupo. A mí me tocó el segundo grupo...*

...(la finalidad era el trabajo en la plataforma)la principal función del buzo es mantener la función del área B.O.P.... era como un edificio de tres pisos (estructura conformada por un sistema de válvulas para evitar pérdidas y salidas a la superficie tanto de gases como de líquido, que está apoyada en el fondo marino)...lo que se hacía era mantenimiento preventivo debidamente organizado... una rutina que cumplir de mantenimiento que era diario, semanal, mensual, trimestral y anual de todos los elementos que componen el B.O.P....

...(para ser parte del grupo que viajó a Francia)Tuve que rendir concurso, de cierto requerimiento acuático y de conocimiento general de la parte de buceo, aptitud física...

...(el Centro Hiperbárico similar a la tecnología de la plataforma)el Centro Hiperbárico se monta para que nosotros hiciéramos adiestramiento... todo lo que ves en el Centro Hiperbárico imaginátelo en la cámara (en la plataforma) en menos espacio...

...(la vivencia de haber sido partícipe de ese cambio tecnológico) ***la sensación que me dio como argentino y como integrante de la Armada... fue como que el hombre llegó a la Luna...*** *para nosotros era la diferencia haber llegado a un buceo a ese logro...porque la técnica era tan particular y tan tendiendo a la perfección porque una equivocación iba ... a la vida del buzo... una técnica bastante perfecta y ver que con el tiempo todo esto se empezó a desmoronar...Fue una utopía... como todas las necesidades políticas de vender un producto en ese momento. Nosotros logramos una experiencia muy grande, que no se pudo sostener por las cuestiones económicas de mantenimiento...”*



7-10: El buzo Carlos Alberto Olmos durante su entrenamiento en la empresa Comex en Francia, en 1977. Foto gentileza de Olmos.

7-11: Los buzos de gran profundidad en Francia en 1977. Foto gentileza de Olmos.

El testimonio de Eduardo Navarrete

Eduardo Navarrete nació el 12 de Agosto de 1949, en Córdoba. Ingresó a la Armada en el año 1966. En 1967 hizo su primer curso de buceo, el de "buceo de borda". Algunos de sus instructores fueron: Tonello, Freitas, Di Filippo, Morresi, Castro y Giménez. En 1968 hizo el curso de poca profundidad, en el que se utilizaba el traje estándar (el de escafandra). Las prácticas se hacían en dársena y en el antiguo tanque, más conocido por los buzos como "olla a presión". En el mismo se alcanzaba hasta 50 metros.

Navarrete[6] rememoró que: *"...yo justo agarré la época en que empezó la transición de dejar el equipo standard para pasar a trabajar con equipos autónomos. Ahí en la década del ´60, fines de la década del ´60 tuvimos el cambio de dejar el equipo pesado para pasar a utilizar unos equipos mucho más prácticos, equipos mucho más prácticos, equipos mucho más livianos y muy eficientes para los trabajos manuales, que era el equipo autónomo... en esa época usábamos trajes de neoprene con equipos Draggüer que era de origen alemán... los botellones eran bibotellas... y los tribotellas... nos daban más autonomía. Eso nos permitía hacer trabajos en el casco de los barcos... búsqueda de cuerpos... en alguna laguna donde había un pescador perdido...*

...desde el año ´69 para adelante se usó mucho más el equipo autónomo... ya teníamos provisión de nueva tecnología. Eso hasta que llegó el buceo de Gran Profundidad... "

Con respecto a la novedad del buceo de Gran Profundidad y la instalación del Centro Hiperbárico, Eduardo Navarrete recordó que: *"...todo costeado por Y.P.F... Y.P.F. se hizo cargo de los costos de todo el centro hiperbárico que se instaló en la Escuela de Buceo, y de los equipos que se proveyeron en su momento para que la Escuela pudiera dictar esos mismos cursos a gente propia. Nosotros mismos que fuimos a Francia, después terminamos dándole cursos a gente propia para tener continuidad en la capacitación..."*

La selección del segundo grupo de buzos y el arribo a Francia en 1977

"...la selección se hizo en instalaciones de la Escuela de Buceo en Mar del Plata y en base a, antecedentes personales por trabajos realizados, conceptos profesionales de cada uno de los hombres que se postulaban para el curso y después, un examen escrito y un práctico... se daba acá en la Escuela. El práctico consistía en la capacidad que tenía cada uno de los hombres en cómo desenvolverse en el medio líquido...

...hacíamos ejercicios de flotación, contención de la respiración, o sea la apnea... sin equipo básicamente, recoger objetos del fondo a cinco metros de profundidad... en dársena y en el tanque también se hacían las primeras prácticas. Tenía que mantenerse a flote con esos pesos en la mano un determinado tiempo... esas eran algunas de las pruebas... después había intercambio de equipos entre dos grupos en inmersión...

...(los equipos utilizados durante la selección previa al curso) los equipos que utilizábamos... el equipo autónomo, los SCUBA, intercambiábamos equipo, cada uno un equipo... cada uno el equipo del compañero, armar y aparecer en superficie tranquilo,

sin nada de nerviosismo y todo controlado...

...(fueron dos grupos a Francia) hubo dos etapas, una en 1976 y otra en 1977. Yo te voy a hablar de 1977, en donde la cantidad que pasaron por exámenes para determinar aptitud estuvo más o menos en los 32, 33 hombres, de los cuales quedaron 15 (aproximadamente) entre oficiales y suboficiales...

...(una vez concluida la selección) nos presentamos en el edificio Libertad, en donde se terminó todo lo que era la tramitación de documentación individual. Nos adelantaron algún dinero en dólares y embarcamos ahí en Ezeiza, rumbo a Europa. Hizo escala técnica en Río y de ahí directamente al aeropuerto de Orly, Charles de Gaulle... de ahí embarcamos a otro avión que nos llevó directamente a Marsella. Cuando bajamos en Marsella había una comisión que nos esperaba. Esperaba nuestro arribo, y consecuentemente, de ahí fuimos directamente al alojamiento que estaba previsto para cada uno de nosotros, oficiales y suboficiales... nosotros fuimos al Hotel Foyer. Y los oficiales fueron al Hotel Mistral... justo cerca del punto rojo, el point rouge que está muy cerca de donde nosotros hacíamos las prácticas en CETRAVIM... que era el Centro de Trabajadores en Inmersión... había una pequeña bahía...Esa pequeña bahía daba a la costa de los lugares de los que nosotros más transitábamos durante nuestra permanencia en el curso. Lógicamente, las experiencias vividas, el alojamiento, acomodarse en el lugar, para nosotros todo, todo era absolutamente nuevo. A pesar de que teníamos referencia de los que habían ido un año anterior para realizar este mismo tipo de curso. El año anterior habían ido también un grupo de buzos... y dada la demanda que tenía la plataforma General Mosconi, a través de Y.P.F., necesitaban más gente. Por eso se hizo esta segunda etapa de profesionalizar buzos en Europa para prestar servicio a la demanda que exigía la plataforma General Mosconi... plataforma que era propiedad de Y.P.F...."

146 metros de profundidad

"...los buzos de 1976... ellos tuvieron la oportunidad de ir a hacer un buceo en Noruega. Tuvieron la oportunidad de ver un buceo en Noruega, en el Mar del Norte. Nosotros fuimos a Toulon, donde hay una Base de la Armada Francesa y tuvimos la suerte de hacer un ejercicio de buceo real... en un buque experimental francés que era el Triton. El Triton era un buque que tenía capacidad para llevar en su cámara hasta cuatro buzos. Cámara me refiero a la torreta de inmersión... Esa torreta de inmersión tenía catorce metros cúbicos de volumen y pesaba siete toneladas. Cuando esa torreta se sacaba del buque se ponía sobre un costado para hacer la inmersión...el buque sufría una inclinación de casi doce grados dado el traslado del peso hacia una de las bandas. Ahí nosotros pudimos hacer nuestra primera experiencia profunda con un sistema muy novedoso para nosotros... Si bien habíamos buceado en la Comex, habíamos buceado en CETRAVIM (Centro de Trabajadores de Inmersión) con esos sistemas de buceo que ellos ponían al alcance de los alumnos, pero ahí estábamos arriba de un buque que tenía todos los sistemas programados exclusivamente para buceo experimental. Es así que todos mis compañeros hicieron buceos a 102 metros o 100 metros creo... y yo tuve la suerte de estar en un grupo junto con un canadiense, un ruso y lógicamente un operador que era francés. Hicimos un buceo a 146 metros

de profundidad, que para ese año, para esa época... era el buceo más profundo que había realizado un buzo argentino en el mar... el buceo fue en Noviembre del año 1977...y nosotros habíamos ido en Junio del mismo año...

...Yo tuve la suerte de hacer ese tipo de buceo porque fui digamos, el único del grupo que no hice la saturación a los 104 metros, en el CETRAVIM, en COMEX... mejor dicho, no hice la saturación a los 104 metros porque tenía anginas. Entonces, mi cuerpo estaba en condiciones de poder asimilar gases, y no como el resto de mis compañeros, que venían de un buceo a los 104 metros... 104 metros en un simulador...

...el buceo era así...primero, entrábamos a la cámara. Las cámaras estaban acopladas con la torreta. Se presurizaba todo el sistema con los buzos dentro de la cámara hasta alcanzar prácticamente una profundidad media de los diez metros. La torreta salía presurizada con diez metros al agua y entraba en inmersión. Se iba al fondo. Cuando llegábamos a la profundidad establecida de buceo, que eran 146 metros, ahí la torreta sufría la presurización definitiva...hasta los 146 metros. Se abría la puerta inferior y quedábamos con el agua a nivel de los pies. Desde superficie ordenaba... la salida programada de los buzos... unidos por el umbilical lógicamente a la torreta. El umbilical es el elemento que te lleva los gases, el agua caliente para el traje, la comunicación telefónica con superficie y con el vehículo... y el cable de vida. El umbilical cumplía muchas funciones. Tal cual como se lo denomina umbilical, por ahí ***da la vida****... desde superficie nos guiaban a través de un monitor... hacíamos algunas señas que nos requerían desde la superficie para saber si estábamos respondiendo normalmente, si estábamos conscientes de lo que hacíamos... y nos pedían a nosotros algunas señas hacia la cámara...Las cámaras estaban instaladas en la base de la torreta, apuntando hacia el fondo. Había tres cámaras... excepto que uno estuviera arriba de la torreta, ahí no lo veían...*

...en ese momento la práctica consistió en realizar la presurización en el sistema de buceo que tenían ellos, que era muy similar al nuestro porque los principios básicos... eran iguales... Lo que nosotros hacíamos era tomar presión a esa profundidad, salir, tomar contacto con el medio líquido, ver el fondo, dar descripciones de lo que veíamos en el fondo, qué apreciábamos desde afuera de la torreta mirando hacia la torreta, que nos arrimáramos a la cámara, hacer alguna seña que nos pedían desde superficie, contestar algunas preguntas, hacer una inmersión de 10 o 15 minutos y regresábamos nuevamente a la torreta..."

¡Va presión! ¡Agarrate los oídos!

"...el momento de la presurización...¡Va presión!... cuando nos dicen: -Va presión... ¡Agarrate los oídos!...Ante cualquier inconveniente existe un código de señales, ya que el ruido de la entrada de los gases no te deja escuchar... existe un código de señales que el bellman está atento a recepcionar por cualquiera de los buzos, para parar la presurización por algún inconveniente. El bellman está atento a cualquier señal que los buzos hagan para parar la descompresión... la señal es así... puño cerrado o puño abierto para parar la presurización... lógicamente que ningún buzo quiere parar la presurización, porque es tiempo perdido... pero tampoco es cuestión de perder un tímpano... y ahí, lógicamente se hacía con esa velocidad para estar el mayor tiempo

real en el fondo... en realidad, se pierde mucho tiempo durante la compresión... entonces, lo que trataban de ahorrar era tiempo de pérdida durante la compresión, para que rindiera máximo tiempo de permanencia real en el fondo del buceo..."

¿Presurización u horno spiedo?¡ Buzos a 62 grados centígrados!

"...la presurización volviendo un poquito al momento de la presurización, la experiencia que recuerdo es la temperatura que se logra dentro de la torreta. En la presurización que se hizo en 2 minutos, 40 segundos, el termómetro que teníamos en el centro de la torreta colgado, nos indicaba 62 grados de temperatura interior. Y cada uno de nosotros teníamos un balde con agua fría y una gran esponja de goma pluma...debido a que no teníamos el casco puesto tomábamos la esponja...y nos poníamos en la nuca. Nos refrescábamos con eso...lográbamos soportar el calor ese corto período de alta temperatura...Sabíamos que iba a haber calor porque lo habíamos vivido durante las presurizaciones de los buceos unitarios que habíamos hecho hasta 60 metros, a 102 metros cuando estábamos en pleno curso en Comex...pero no imaginábamos semejante temperatura en la torreta, considerando que un buceo unitario a esa profundidad, yo no me imaginaba... 62 grados es bravísimo, bravísimo... por eso teníamos cada uno un balde, un recipiente con agua y una gran esponja de goma pluma que esa contenía cualquier cantidad de agua y cuando nos mojábamos acá (en la nuca)...¡Era un alivio! ¡Impresionante! Era un alivio impresionante cómo podíamos regular la temperatura corporal en base a nuestro bulbo raquídeo... en base a eso podíamos bajar la temperatura o la sensación térmica... pero es muy corto el período que duraba esto puesto que la torreta establecida a esa profundidad, la temperatura bajaba rápidamente... Y, la temperatura se establecía a 22 grados dentro de la torreta, que tampoco era muy baja considerando la terrible presurización que sufríamos durante el buceo..."

Buzo en el fondo... ¡Se mueve una piedra!

"...(buceando a 146 metros de profundidad) bueno, lógicamente ahí, gracias a la iluminación artificial que tenía la torreta podíamos apreciar el fondo. Lo que yo vi en el fondo era la huella que dejaba el muerto. El muerto vendría a ser el peso, el lastre que tiene las dos guías de un ascensor para que no gire sobre su propio eje, ni tampoco se desplace bamboleándose sobre un lado u otro por el efecto de las corrientes marinas. Lleva la torreta dos guías que van directamente hasta el fondo con dos pesos, que se apoyan prácticamente en el fondo y están sobre permanente tensión los cables, para que los muertos no queden totalmente apoyados ni tampoco estén suspendidos. Están rozando prácticamente el fondo. Lo que veía eran las huellas y el desplazamiento que sufría el buque... lógicamente estos pesos que iban marcando el fondo arenoso... una arena blanca...no mucha vida animal. Lo que sí había muchos huevos de peces, muchos huevos... lo que no tuvimos oportunidad de ver fue peces. Pero, sí una piedra grande...una piedra grande que tenía un metro de diámetro... que terminó siendo ¡Una tortuga!... Cuando vi que la piedra se movía... te digo que... uno queda medio... uno piensa que está a 150 metros de profundidad... y te encontrás con un animalito que no estás habituado a ver, que sabés que existe... pero bueno... "

Más riesgoso es estar a 10 metros de profundidad que a 200 metros

"...es más riesgoso estar a 10 metros de profundidad que estar a 200. Porque a 10 metros de profundidad, la presión atmosférica se duplicó. Pasó de 1 a 2. Entonces, si nosotros estando a 10 metros de profundidad tenemos una emergencia y no controlamos el ascenso... y lo hacemos en forma brusca... podemos sufrir un accidente gravísimo, como puede ser una embolia traumática. En cambio, estar a 200 metros, nunca podríamos venir a la superficie. Lo más que podríamos hacer es recorrer esos 10 o 14 metros hasta la torreta...

...una embolia traumática a 10 metros de profundidad a una persona la puede matar:... rompe el tejido pulmonar, los gases pasan en forma directa a la pleura... el pulmón se colapsa y empezamos con un paro cardíaco traumático terrible..

...digamos proporcionalmente, cuando uno está a 200 metros de profundidad, si yo sufro una caída de 10 metros lo único que aumenta la presión, de 21 absolutas será a 22... o sea, que la proporción de aumento es muy baja, un 5% de la presión total que el buzo reciba... pero, si yo estoy en la superficie y me caigo a 10 metros de profundidad con un traje, por ejemplo, un traje standard de los viejos (escafandra)... y no pueda presurizar el traje... yo sufro un cambio de presión de 1 atmósfera a 2, aumenta el 100%... o sea, que la compresión que se produce desde la superficie a 10 metros de profundidad es el doble. Teóricamente tendría que reducir mi tamaño a la mitad, dentro del traje... pero si yo me caigo de 200 a 210, no puedo sufrir grandes consecuencias... el aumento proporcional de la presión es mucho menor...

...la ventaja de tener la superficie a 15 metros. Para nosotros, en ese sistema de buceo, siempre... la profundidad cualquiera sea, la superficie la teníamos de acuerdo al largo del umbilical, 10 o 15 metros... para nosotros la superficie era la torreta. Cualquiera sea la profundidad, la superficie para nosotros estaba ahí...a la distancia que teníamos de la torreta...(la diferencia de presión entre el exterior y el interior de la torreta es mínima)..."

Buzo, buzo, ya está... y comienza la descompresión!

"...no nos olvidemos que esto no es lo normal (el buceo de 146 metros) esto era un buceo experimental, de práctica, en un buque también experimental... en el Triton B.I.E....Triton, Buque Inmersión Experimental...

*...todo se comunicaba a la superficie... y en la superficie decían: -**Buzo, buzo, ya está**. Regresábamos a la torreta... se cerraba la torreta y empezaba la descompresión...*

...Ahí hicimos 9 horas 40 minutos de descompresión en la cámara... terminados los 37 minutos de exposición todos tuvimos que hacer descompresión... por más que yo haya salido 10, 15 minutos, vuelvo a la torreta, sale mi otro compañero, el ruso... sale el canadiense... cuando regresamos... todos incluido el bellman (operador de torreta, el francés...)se considera que ha estado a la máxima profundidad alcanzada por el buzo que salió más profundo...

....(el tiempo que se calculaba para la descompresión)desde que comienza la presurización hasta que se cierra la puerta y comienza el ascenso de la torreta... inmediatamente, dentro de la torreta se quita la diferencia de presión que hay entre

146 y 130, lo que había llegado la cámara. La cámara en el buceo unitario estaba a 130...se pone a 130 con la finalidad de que el buzo cuando regrese se encuentre con un ambiente presurizado para hacer su descompresión en seco... cuando subimos nos encontramos con la cámara que está a 130... la torreta llega a la superficie y se acopla con la cámara... y ahí los buzos pasan al ambiente seco en donde continúa la descompresión en la cámara... tenía 2,20 de diámetro y tenía capacidad para nueve personas... con todas las comodidades, los sanitarios, la cámara... el espacio para esparcimiento y bueno... 9 horas 40 ahí adentro y se terminó la descompresión.. la descompresión 9 horas 40 minutos en el buceo unitario. Ese fue el buceo unitario más profundo que me tocó realizar en toda mi carrera de buzo. El único en la Armada hasta ahora... porque hoy puede haber buzos argentinos que estén en el medio comercial... porque los buceos más profundos que hicimos aquí en la Argentina fueron a 102 metros... los más profundos... normalmente los buceos estaban a 70, 80 metros... aquí en la Argentina lo más profundo fue 102 metros..."

Informe de Misión-Buceo a 146 metros en el mar

El siguiente texto fue copiado del original, perteneciente a Eduardo Navarrete donde se hizo constar el tipo de buceo realizado y la profundidad.

Tolón, 18 de Noviembre de 1977.

INFOME DE MISIÓN

OBJETO: Practicas de información y de aptitud al buceo por sistema para un grupo de buzos de la Marina Argentina.

CAPITULO A

1) Los Buzos del Destacamento de la Marina Argentina participaron en las prácticas de información y de aptitud al buceo por sistema del 2 al 10 de Noviembre de 1977, conforme al programa de actividades.

-Las prácticas comportaron dos fases:

-en tierra, del 2 al 4 de Noviembre con sesiones de buceo al aire en piscina y simulado.

- en el mar, del 7 al 10 de Noviembre a partir del B.I.E. S.M. “Tritón” con intervención en torre hasta la profundidad de **146 metros**.

2) La profundidad de las intervenciones con torre fue limitada a **100 metros** para el personal que efectuó en Octubre buceo a saturación a **200 metros** durante las prácticas en la Comex .

El suboficial Navarrete ejecutó una intervención a 146 metros, la mayor Profundidad alcanzada en el mar por un buzo de la Marina Argentina.

3) Las intervenciones se desarrollaron sin incidentes.

4) Los practicantes son excelentes buzos que poseen la disciplina y el dominio exigido por el buceo a partir de sistema. Los mismos se mostraron particularmente interesados por la organización del buceo en la Marina Francesa y por los procedimientos de intervención aplicados en el GISMER.

5) Estas prácticas, organizadas por primera vez en provecho de la Marina Argentina, resultaron notables por la excelente compresión de los participantes que vivieron en un ambiente muy amistoso.

6) El Capitán de Corbeta Adolfo Armando Di Giulio, Jefe de Destacamento y el Médico Cap. Carlos Fernando Gori no participaron como buzos, en las distintas intervenciones.

FIRMADO

CAPITAN DE CORBETA GAVARRY
Jefe de la División Sistema
de Intervención por Buzo.

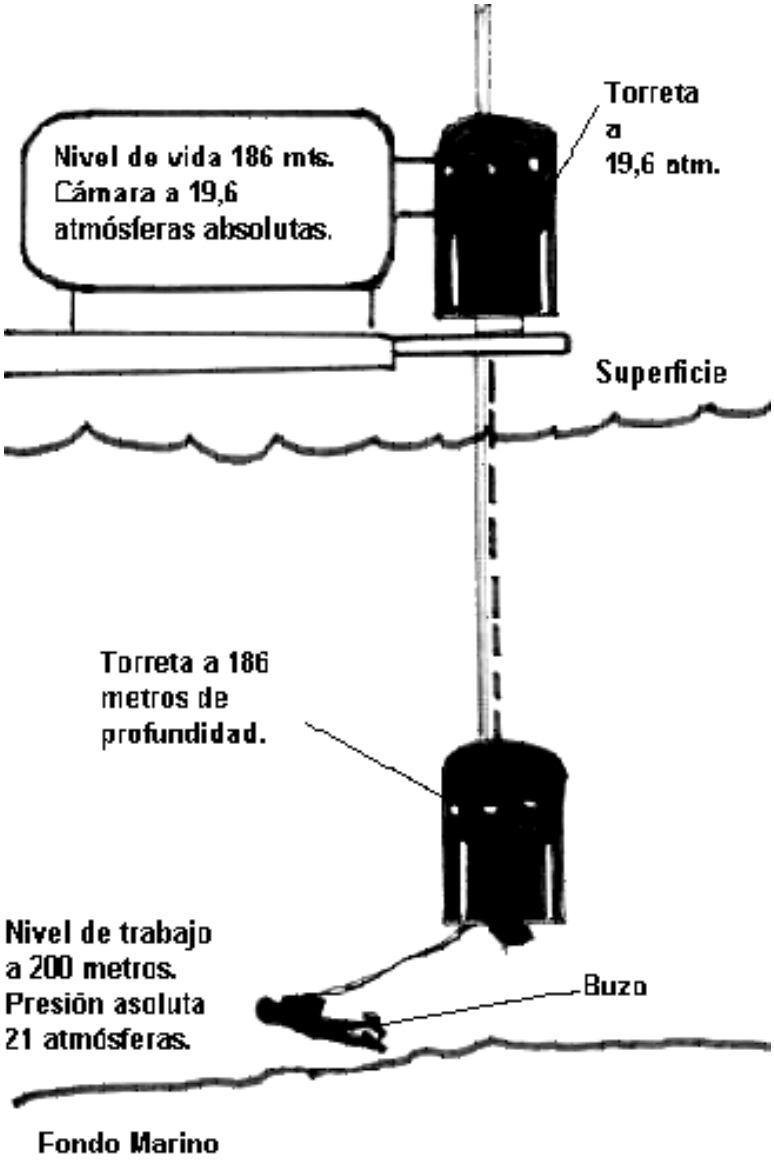
La diferencia entre buceo unitario y buceo de saturación

"...(la torreta tarda 2 minutos 40 segundos en presurizarse) desde la superficie hasta los 140 metros de profundidad, en buceo unitario. Eso se llama buceo unitario porque el hombre entra a realizar la inmersión, presurizando en profundidad... en el caso de la saturación es distinto. En la saturación para alcanzar los 200 metros de profundidad se tarda dos horas como mínimo...

...si nosotros hacemos un diagrama en coordenadas de cómo va aumentando la presión es así, directa, en tiempo y profundidad en buceo unitario a 140 metros. Si uno hace esto mismo en saturación, la curva es mucho más suave y lleva muchísimo más tiempo para alcanzar los 200 metros. Los buceo unitarios necesitan de que se haga rápido porque todo tiempo que se pierda en la presurización implica menos tiempo en el fondo. Todo tiempo que se pierda en la presurización significa menos tiempo del buzo en el fondo. En cambio, en la saturación no. Como el hombre va a vivir allá abajo... en la saturación el hombre va a vivir... la velocidad de compresión es muchísimo más lenta...

...(lo que se hace actualmente es saturación en los trabajos de los buzos en el sur)siempre...el buceo unitario comprobaron que desgasta. El buceo unitario comprobaron que no era muy efectivo porque el buzo sufre grandes cambios en muy corto tiempo... ya en aquella época, año 1977 se decía: -Es conveniente evitar el

buceo unitario porque excepto que sean muy importantes y muy necesarios a más de 150 metros... es conveniente evitar el buceo unitario... a menos profundidad supuestamente, el organismo no sufre tanto los cambios bruscos en tan poco tiempo como en buceos que se realizan a más de esa profundidad de 150... Tal es así que como excepcional, de emergencia, existe el buceo unitario a 180 metros... excepcional de emergencia unitario a 180 metros. Hoy se realizan con robots. Hoy el buceo está muy robotizado..."



7-12: Croquis ilustrativo de un buceo de gran profundidad basado en las explicaciones del buzo.

El “team” de buceo de gran profundidad

“...atendidos por ocho hombres en la superficie... estaba: -el director de buceo; -el supervisor de buceo; -el caisson master, o sea el maestro de cámara; -encargado de mezcla; -el ayudante del encargado de mezcla; -un operador de cámara; -un operador de torreta, este es el que bajaba la torreta en base a los comandos; y –el ayudante del operador de torreta, que es el que se encarga de cerrar todas las puertas y de levantar la torreta a las guías. Ese es el team más chiquito para manejar un buceo de intervención porque el operador de gases también manejaba el agua caliente, la calefacción mejor dicho, operador de mezclas y calefacción. Además, se calefaccionaba la torreta, se calefaccionaba la cámara, todo esto... es el operador de cámara...

...el maestro de cámara llevaba la descompresión e iba cantándole al operador... el maestro de cámara, el caisson master digamos, le iba cantando al operador... vamos a quince metros... descomprimí a tal velocidad...

...había un médico... estaba el médico especialista en buceo. El médico entraba cuando había algún accidente a sacar... con no sé qué tabla terapéutica...”

La plataforma General Mosconi, “pentágono 90”

El emprendimiento de Y.P.F. en el desarrollo petrolero del país cumplía una etapa trascendental con la incorporación de la plataforma General Mosconi. En Junio de 1976 viajó a París una misión técnica de Y.P.F. para recibir: *“formalmente la plataforma semisumergible de prospección petrolera “General Mosconi”. Delegación integrada por el ingeniero Luis Rabanaque Diaz, jefe de trabajos “costa afuera” de la empresa estatal, y de los doctores Ricardo Revello Lerena, asesor legal en derecho marítimo y Leopoldo Rapoport, gerente de asuntos legales de Y.P.F. La plataforma “General Mosconi” fue construída especialmente para actuar en el mar argentino por la Compañía Francesa de Empresas Metálicas (C.F.E.M.). Actualmente se halla surta en el puerto de Dunkerke.”*[7]

Debido a las necesidades económicas y tecnológicas el aprendizaje de los buzos de la Armada en Francia tenía sentido si era llevado a la práctica en la asistencia a la plataforma de Y.P.F. En esos años era una empresa estatal propiedad de todos los argentinos. En la década de 1990, la “Mosconi”, como habitualmente la nombraban los buzos fue vendida a una empresa extranjera y ha cambiado varias veces su nombre.

El relato del buzo Navarrete continuó con la explicación de los buceos llevados a cabo en la plataforma General Mosconi y describiéndola: *“...(el curso en Francia terminó) volvemos a la Escuela (de Buceo en Mar del Plata) donde nos reciben y... a la semana estábamos listos para embarcar en la plataforma General Mosconi, donde ya estaba el primer grupo trabajando..*

...(la plataforma) estaba en la desembocadura del río Colorado. Ahí entramos a hacer las primeras experiencias de buceo... aquí en Argentina. En dos grupos compuestos por siete hombres cada uno. Con un médico cada grupo. Vos te das cuenta que éramos siete hombres en cada uno, con un médico, eran en total ocho. Lo que hace que sean el mínimo para realizar buceo de intervención. Los buceos que hacíamos en la plataforma eran todos de intervención, dado que la profundidad de

nuestra plataforma marina no exigía realizar buceos de saturación y tampoco lo exigía el tipo de trabajo en la plataforma. Entonces, los buceos que se realizaban eran buceos de inspección, o sea, buceo unitario se llama... se entra y se sale... no hay saturación... es buceo de inspección...

...y en la Mosconi estuve ´78, ´79 y parte del ´80... hasta Octubre del ´80...

...siempre fue revisar el B.O.P..... siempre fue revisar las patas de la plataforma... le llamábamos ***pentágono 90****... porque era un pentágono. La forma tipo aérea era un pentágono...*

...(el tamaño de la plataforma) Una hectárea... varios pisos. La plataforma tenía en la parte superior la torre de perforación, el helipuerto... tenía la parte de todos los containers donde acumulaban toda la parte de todos los equipos de los geólogos... eran los que estudiaban el suelo marino... Después, estaba la sala de máquinas en el piso siguiente... después, estaba toda la sala de alojamiento, comedor y sala de estar para el personal, donde había enfermería... toda la parte de sanitarios estaba ahí... Y, después lógicamente venían las cinco patas. Mal llamadas patas porque en cada una de estas patas estaba toda la fuerza motriz, para mover el agua que necesitaba el sistema para funcionar. Estaban todas las salas de máquinas en cada una de esas patas. Tenía dos patas que tenían hélices. Esas hélices eran para girarla al posicionarla. La altura que había hasta la base de la plataforma eran 32 metros. Las patas eran fijas. La plataforma General Mosconi se hacía fija... digamos que se estaqueaba en el mar. En base a tirar en el mar líneas de fondeo que se llamaban... que eran anclas de 10 toneladas de peso cada una... y estas anclas se hacían fijas en el fondo a través de cables de dos pulgadas y media de diámetro. Estas anclas las llevaba un barco que era un supplay... era un barco de apoyo. El supplay tomaba las anclas y le hacía enfilamiento[8] de acuerdo a lo que le decía plataforma... fondeaba el ancla... las iba fondeando. Traía los cables a bordo de la plataforma. La plataforma tenía grandes guinches que permanentemente estaban en sobretensión con los cables... entonces, esos guinches cobraban los cables, los tensionaban y de esa manera la plataforma se sumergía parcialmente. Sus patas no llegaban jamás al fondo porque tenían 32 metros. Se sumergía parcialmente en base a que se tensionaban los cables. Quedaba ahí estaqueada. Cuando largaban los cables quedaba un poco más arriba...

...las hélices eran nada más que para girarla sobre su propio eje. No eran para navegar. Era para posicionarla, manejarla girándola. La plataforma no tenía propulsión propia. Se remolcaba a través del supplay[9]... se trasladaba de un lugar a otro... una vez que llegaba y se ubicaba en el lugar donde se tenía previsto perforar, con el apoyo de los supplay se hacía el estaqueado, digamos, de la plataforma... los cinco cables que tiraban, cada uno por pata cuando se cobraban en la plataforma hacían fuerza con los guinches y quedaba ahí, inmóvil. Esa plataforma soportaba olas de 30 metros y vientos de 200 kilómetros por hora. Nunca sentimos un temporal. Estando en el mar sabíamos que había temporal porque veíamos las olas, pero nunca sentimos movimiento. Esta plataforma tenía la posibilidad de perforar y desviar su línea de perforación de la vertical en un ángulo de 30 grados, o sea que podías seguir perforando no verticalmente... por si te encontrabas con una gran roca y tenías que desviar el trépano... no estoy muy seguro si la más profunda perforación era 5600 metros o 5900 metros... la tecnología era espectacular. ¡Lo que debe haber ahora!....”

El mantenimiento del B.O.P. Blow Out Preventer[49]

"...el trabajo en la plataforma consistía fundamentalmente en recibir directivas de parte del ingeniero en B.O.P. (blow out preventer)... bloque de prevención de erupción... significaba que ese bloque (una especie de edificio por su tamaño) evitaba que el pozo pudiera eliminar gases o líquidos hacia la superficie, a través del sistema de perforación que tenía la plataforma del suelo marino...

...este B.O.P. estaba compuesto por tres o cuatro válvulas. Tenía una altura aproximada de ocho metros, pesaba siete toneladas y media en este caso particular... hay distintos bloques de prevención de erupción a la superficie en perforación...

...(estaba en la boca del pozo) boca del pozo 8 metros, 7 toneladas y media de peso... es una estructura metálica... como si fuera la estructura de un gran canasto conteniendo a los distintos sistemas de cierre que existían en este bloque...

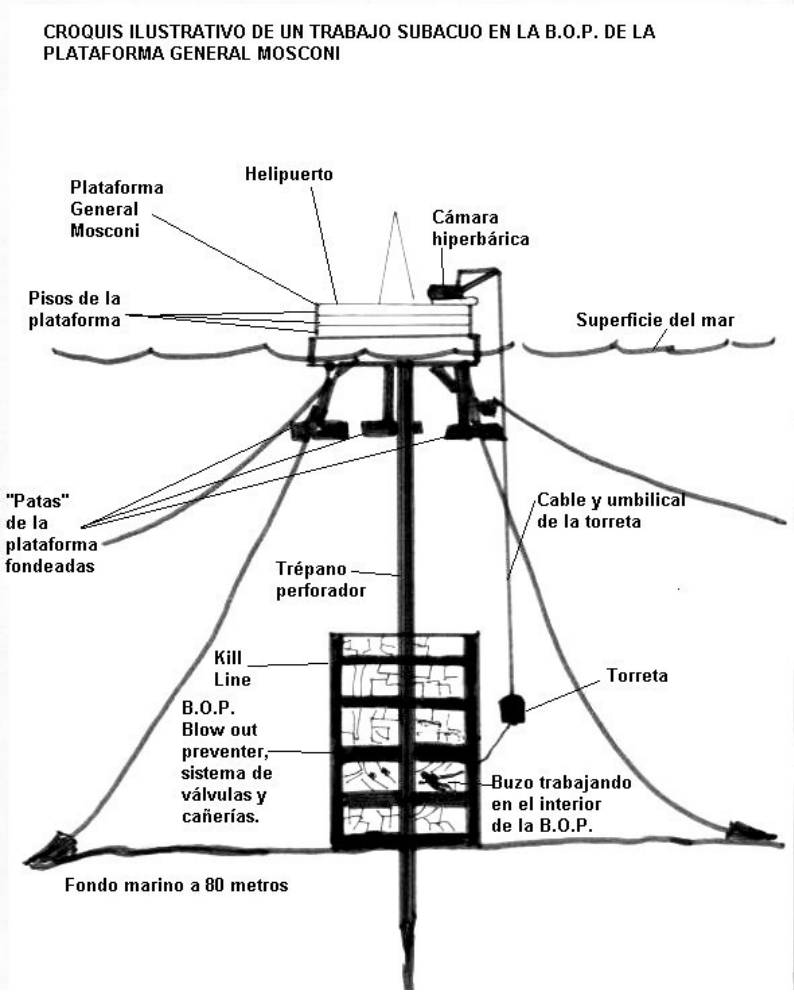
...este bloque era descendido por un cable desde la superficie con dos guías, igual que la torreta y se instalaba en el fondo del suelo marino. Primero se colocaba una placa base que tiene un nivel circular, lo que le permite visualizar al buzo si estaba horizontal o si estaba inclinado... esto queda clavado en el fondo, la placa base... desde superficie se podía estabilizarlo, girarlo de los cables para que quedara horizontal. El buzo está al lado... el buzo... le va dictando al de arriba cómo está. Una vez que esto está estabilizado (la placa madre)con estos mismos cables guías descendía el B.O.P.... tiene lógicamente una perforación central por donde va a bajar la mecha con el trépano que va a perforar el suelo marino.¿Qué hacen las válvulas? Las primeras tres válvulas cierran sobre la mecha en caso de que haya una erupción en el pozo. Están perforando con gas a mucha presión... que no se pueda controlar porque la mecha es hueca. Los gases pueden subir hasta la superficie y generar un gran accidente. Esto cierra sobre la mecha (un nivel del B.O.P.)son cierres hidráulicos... si a pesar de eso no se podía controlar la erupción, al último habría una que era la KILL LINE, la línea de la muerte se llamaba la última válvula, porque esa directamente cortaba el trépano. Eran dos cuchillos de acero que cortaban directamente el trépano y cerraban del todo la posibilidad de erupción a la superficie... ...si salen a la superficie los gases... como hay tantos elementos eléctricos funcionando, motores con chispas y demás... podrían generar un incendio y ha pasado. En el Mar del Norte ha pasado. Entonces, esa válvula era muy importante. Tan importante era que había un ingeniero especializado en ella. La válvula tenía dos colores: una zona amarilla y una zona azul, porque de esa manera identificaban de qué lugar estaba trabajando el buzo y tenía un doble comando. Tenía un POT... POT era la unidad de trabajo operacional... esos eran los comandos que venían de superficie y manejaban todo el sistema hidráulico... uno amarillo y uno azul. Entonces, uno sabía si estaba en el amarillo o en el azul. Además, como son colores muy contrastantes... cualquiera sea la profundidad... uno sabía que el más claro era amarillo y el más oscuro, azul...

...esto estaba asentado en el fondo del mar, cualquiera sea la profundidad de perforación... Acá en nuestro mar estaba entre estas profundidades 70, 80...100..

...(el buzo Navarrete explica que estuvo a...) a 78 metros de profundidad... hicimos un buceo de 78 metros de profundidad en Comodoro Rivadavia, del Blow Out Preventer... todos buceos unitarios... (en la torreta de la plataforma entraban...) Tres...

dos buzos y el operador. Un buzo trabajaba y el otro queda en Stand By para emergencias...

...(el B.O.P. es como una gran estantería tamaño edificio...)el buzo puede entrar... y ver cómo están los controles. Fundamentalmente, lo que se controlaban eran todos los sistemas hidráulicos que eran mangueras...que no tuvieran fugas porque si no respondía algún comando en la superficie era porque había una manguera que tenía fugas. Por ahí se hacía necesario el cambio de alguna manera... porque cuando descendían los comandos por ahí no enganchaban bien porque estaban medios movidos. Entonces, había que ir con una barreta, moverlos un poquito para que encastaran todos los pines... porque eran un montón de pines... como si fueran los enchufes de una computadora... enganchaban los comandos hidráulicos en el comando de la válvula. Tenían un espacio estanco donde debían caer, pero en forma muy precisa. En caso de que no fuera así... Entonces, sí se necesitaba la intervención de los buzos. ***Nuestra finalidad era asistir a la plataforma en todo lo que fuera necesario bajo el agua****..."*



7-13: Croquis ilustrativo de un trabajo subacuo en la B.O.P. de la plataforma General Mosconi. Las cinco "patas" de la plataforma estaban fondeadas. El buzo descendía en la torreta hasta la profundidad estimada previamente. De allí salía para llevar a cabo su misión.

El buceo de Gran Profundidad en el rescate de buques hundidos: el Altair

Eduardo Navarrete continuó su explicación relacionando la capacitación en buceo de Gran Profundidad que se impartió en la Escuela de Buceo hasta la década de 1990, con la asistencia a la comunidad portuaria en los casos de siniestros de buques en alta mar. Navarrete relató que: *"...la finalidad era tener gente joven adiestrada en el sistema para que pudieran asistir en el caso de los siniestros cuando ocurrían con buques pesqueros como el Amapola, el Angelito y tantos otros que, desgraciadamente ocurrían accidentes... en alta mar. Entonces, se hacía necesario, en lo posible el rescate de los cuerpos de los tripulantes que habían quedado dentro del buque... como el Altair...*

...No solamente se limitaba nuestro trabajo con el hecho de prestar servicio a la plataforma hasta el año ´80... que fue el último año que se embarcó porque la plataforma dejó de operar... sino que, después la armada utilizó ese sistema como era lógico en provecho propio, tanto para.. si fuera necesario, el rescate del personal de submarino... y como es un servicio a la comunidad, que es el hecho de actuar cuando Prefectura era superada para los siniestros de los buques pesqueros...

...el Altair... Ahí incorporaron el ***casco Kirby Morgan****...además ahí se bajó un* ***R.O.V.*** *que es un pequeño robot, digamos... que te permite navegar y filmar el fondo... con el R.O.V. que se compró a Estados Unidos se pudo filmar el casco del Altair apoyado en el fondo. Se pudo identificar su nombre, su matrícula de pesquero...*

...El R.O.V. tiene más o menos... debe tener unos 90 centímetros de largo... y debe tener un diámetro de unos 27 o 30 centímetros... tiene motores eléctricos con hélice y tiene cámara de televisión... hay de distintos tipos... hay de una sola cámara... el de acá tiene una cámara superior y una cámara inferior... por eso filma hacia delante y hacia abajo... adelante y abajo... Es comandado desde la superficie. En la superficie tiene una consola... una pantalla de televisión y tiene unos comandos como si fueran los joystick y de esa manera se va orientando... en base a la imagen que le va dando de lo que se ve de la cámara abajo... lo va dirigiendo... en este caso (el Altair) identificamos a través del nombre que suele estar escrito en la proa del barco o de la matrícula también...

...el Altair era complicado el tema del buceo porque había mucha arte de pesca suelta... todo lo que eran las redes estaban en cubierta... entonces, el buzo que entra ahí, ahí queda... el buzo que entra donde hay una masa de redes volando... el R.O.V. se salvó porque se enganchó y logró zafar... lo pudieron sacar. Sino lo perdíamos... 130.000 dólares (costó el R.O.V.)..."

Un barco hundido puede ser la tumba de un buzo

"...para un buzo... un barco con las redes sobre cubierta... un barco hundido puede ser la tumba de un buzo... la red está anclada a la cubierta o aparte de la estructura del buque... entonces, los flotadores la levantan a la red y queda volando... el buzo que entra ahí no sale más... puede tener 150 cuchillos encima... pero un buzo que baja con dependencia de la superficie, con más razón... tiene que liberarse él y liberar el

umbilical...

...por eso es muy difícil explicarle a los familiares por qué no se pueden rescatar los cuerpos de un barco hundido. Porque estamos poniendo en riesgo más de una vida, viéndolo de la parte no familiar, sino de la parte real y profesional para recuperar el cuerpo... que si vamos a recuperar algo que tiene vida está bien. Pero, recuperar un cuerpo que ya no tiene vida... se complica mucho... arriesgar más vidas para recuperar un cuerpo. Yo como buzo no le veo... porque no soy un familiar también del muerto... por ahí, si soy un familiar del muerto me tiro yo... es complicadísimo entrar a un buque siniestrado porque no sabemos lo que podemos encontrar adentro, dado que... todo lo que estaba suelto, más todo lo que no estaba suelto y se soltó después, obstruye el libre tránsito de un barco hundido... y todo eso que te obstruye y te complica... complica también la posibilidad de que el hombre retorne con vida a la superficie... por el hecho de buscar un cuerpo...

...vos con el umbilical... tenés la guía por dónde entraste y sabés que podés salir por el mismo... pero, te llegás a enganchar y fuimos... "

Los equipos de Gran Profundidad: Comex y Kirby Morgan

Según los relatos de los buzos de la Armada de gran profundidad, Julio Sánchez, Carlos Olmos y Eduardo Navarrete que brindaron sus recuerdos y experiencias, toda la tecnología Comex fue la que se utilizó en el aprendizaje y con posterioridad en Argentina tanto en la plataforma General Mosconi como en la Escuela de Buceo.

Eduardo Navarrete explicó algunas de las características de los equipos Comex, una de las más destacables se refería a solucionar la pérdida de calor a esa profundidad. Recordó que: *"...Lo que ocurre es que hay una gran pérdida de calor... lo que limita es el gran esfuerzo físico y la gran pérdida de calor que sufre el hombre. El hombre está respirando helio, mezcla de saturación, es un 3% de oxígeno y 97% de helio, hablo de las mezclas que los buzos tendrían que estar respirando a la profundidad de 200 metros... la pérdida de calor que se genera es importante por la gran transferencia de calor que realiza este gas en la respiración pulmonar...* ***tanto es así que los equipos tienen calentadores para la mezcla de gases que el hombre respira****. Porque los gases que ingresan en nuestros pulmones, si bien vienen desde la superficie a través del umbilical general que maneja la torreta y desde ahí va al buzo, los gases se calefaccionan a través de distintos sistemas que existen para calentar los gases que el buzo respira para contrarrestar la gran pérdida de calor...*

...(¿Sintió frío con el equipo?) No, nunca... es confortable. Es más, yo siempre dije hablando de confort, es más confortable bucear a 50, 100, 150 o 200 metros de profundidad con ese sistema que bucear, hacer un buceo autónomo a 10 o 15 metros de profundidad... porque el equipo está calefaccionado por agua caliente, desde la superficie le llega el agua caliente a través del umbilical que calefacciona su traje y mantiene la temperatura corporal y evita en cierta forma la gran pérdida de calor que sufriría el hombre. ***Los equipos Comex, la máscara y el traje color naranja, ése es el sistema****... traje entero... ingresamos por la espalda al traje. Tiene un cierre circular que agarra toda la espalda, desde prácticamente el codo de la mano izquierda hasta el codo de la mano derecha. Hay un cierre que circula por la espalda de lado a lado...*

...(la máscara) es un casco de acrílico con la cabecera de neoprene... en realidad, más que acrílico se lo conoce como resina poliéster, que es el material con el que se hace la parte rígida del casco, con un vidrio que es un gran visor que te permite, comunicación, ventilación y visibilidad, que son las tres cosas fundamentales para un casco de buceo: - la visibilidad, - la ventilación y – la comunicación con superficie. La ventilación... tiene un desempañador el vidrio... para evitar obstruir la visión... que se hace con los mismos gases... se ventila y además, el vidrio se puede sacar bajo el agua (la máscara Comex permite cambiar el vidrio estando en el agua)... un buzo experimentado bajando la cabeza puede aflojar las mariposas y sacar el vidrio, limpiarlo si fuera necesario con la misma agua que lo circunda y volver a colocárselo sin que le entre agua al casco... coloca la cabeza abajo, afloja los pernos, saca el vidrio, lo limpia, lo vuelve a presurizar, lo ajusta... que no le entre agua porque se ahoga... dado que la presión de los gases que ingresan al casco es igual al medio exterior, entonces el agua no ingresa... en el tanque se hacen prácticas de cambiar vidrio, o sea, bajan dos buzos y se hacen prácticas de buceo, porque puede ocurrir que no solamente se lo tenga que sacar para limpiarlo, que se le pueda romper. Entonces, el hombre tiene que estar preparado para saber cómo hacer... si el vidrio se le rompe... y si el hombre no está preparado, el hombre muere ahogado... la práctica era colocarse mirando prácticamente al suelo, la nuca apunta a la superficie, ventilarse con mucho más gases... entonces, esa ventilación promueve a que el agua quede a ras de la boca del casco y no ingrese al casco. Después, se entra en un procedimiento que se llama emergencia en donde ya están planificados los pasos para recuperar al hombre que ha tenido ese incidente... de rotura de vidrio...

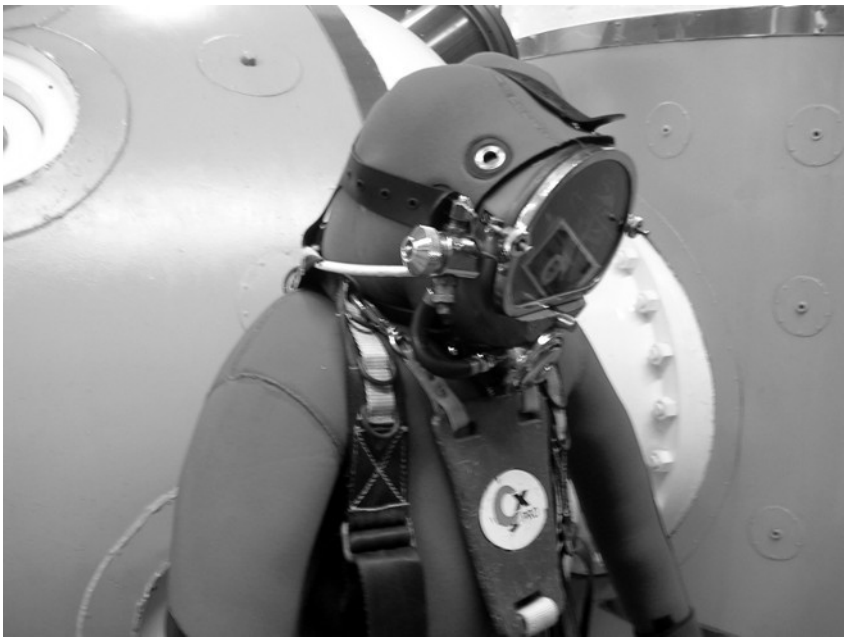
...este tipo de buceo es seguro y muy confortable..."

El equipo de buceo Comex –Pro[11] se encuadraba dentro de la categoría liviano y con alimentación desde superficie. Básicamente contaba con: la máscara, el umbilical y el botellón (podían ser dos) de reserva para una emergencia. Era un sistema de circuito abierto (se producen burbujas) y a demanda, o sea que la válvula pulmoautomática funcionaba obedeciendo el ritmo respiratorio del buzo. El modelo observado en el Centro Hiperbárico mostraba el lastre colocado en el pecho. El arnés sujetaba los plomos, los botellones y la manguera del umbilical. Esta última se pasaba por la pierna del buzo, debajo del cinto y hacia la superficie, como prevención para que de producirse un tirón no se desprenda la máscara.

Durante décadas se utilizó el equipo Comex –Pro, el "de color naranja" y "gran visor cambiable", probándose su eficacia y eficiencia. En 1997 debido al hundimiento y búsqueda del pesquero Altair, las autoridades tomaron la decisión de incorporar otro tipo de tecnología más actualizada, aunque en realidad, los principios básicos eran los mismos porque las leyes físicas no cambiaron. Simplemente, hubo una evolución en los cascos subacuos de gran profundidad. Con respecto a este tema Navarrete recordó que*: "...(en el Altair incorporaron los cascos Kirby Morgan) Ahí incorporaron el casco Kirby Morgan[12]... porque para nosotros estaba más a mano y tiene una tecnología más nueva que los cascos Comex que teníamos de la década de 1970...*

...los Kirby Morgan están en el Servicio de Salvamento de la Armada, donde los están usando, en Puerto Belgrano, pero... el manejo del equipo del casco es muy

similar, muy similar... lo que pasa es que el Kirby Morgan es un casco con nueva tecnología... para muchos de los buzos, más cómodo, no es tan pesado... la diferencia está ahí, en la comodidad del buzo, pero en la parte operacional y funcional estaba exactamente lo mismo, la visibilidad, la comunicación y la ventilación..."

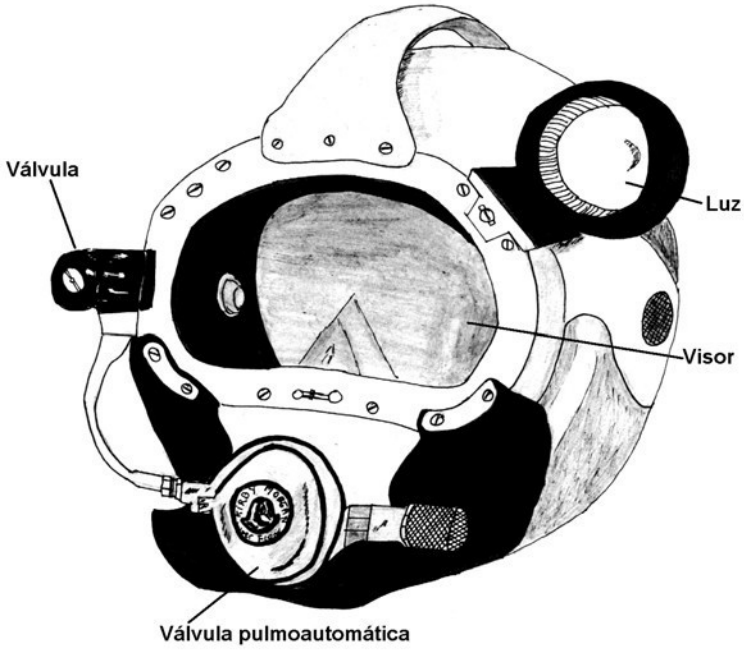


7-14: Equipo de buceo Comex en exhibición en el Centro Hiperbárico de la Escuela de Buceo.

7-15: Equipo de buceo Comex, en primer plano el sistema de válvulas.

7-16: Máscara de buceo Comex. Gentileza del buzo Sergio Toledo.

Casco KIRBY MORGAN



7-17: Dibujo ilustrativo de un casco subacuo KIRBY MORGAN para grandes profundidades. Este equipamiento fue adquirido por la Armada en 1997 para el servicio de Salvamento y Buceo, con motivo de la búsqueda del pesquero ALTAIR

La búsqueda y ubicación del buque pesquero “Altair”

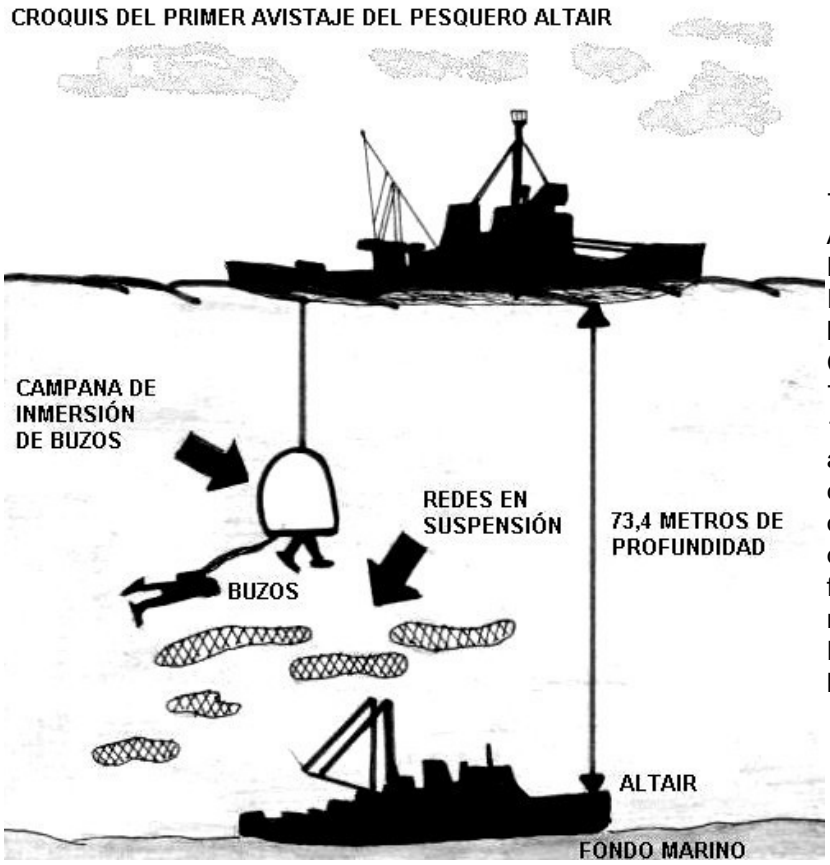
Eduardo Navarrete en su testimonio explicó la utilidad de la tecnología subacua de gran profundidad en el caso de naufragios. El caso del “Altair” fue emblemático debido a las dificultades, la utilización de un R.O.V. (cámara de filmación dirigida desde superficie) y el uso de los cascos Kirby Morgan,

La otra parte de la historia de Mar del Plata ha sido la crónica de las tragedias protagonizadas por los buques pesqueros, que fueron demasiadas para el sentir de la comunidad portuaria. El “Altair” contaba con nueve tripulantes: Alfredo Rocco (patrón), Juan Di Meglio (conductor), Sergio Valdés Castro (engrasador) y los marineros, Walter Rocco (hijo del patrón), Domingo Pineda, Jorge Bruselario, José Buenahora, Rubén Morúa y Juan Gómez Da Costa.

El “Altair” zarpó del puerto marplatense el día 26 de Abril de 1997. El 1 de Mayo dio por última vez su posición. Horas después, ante la falta de noticias comenzó el operativo de búsqueda. La causa del naufragio fue la inclemencia de un temporal, con olas de hasta 11 metros de altura y vientos de 100 kilómetros por hora. Al momento de la tragedia, el “Altair” se encontraba aproximadamente al este sudeste del Faro Segunda Barranca, ubicado 35 millas al este de la ciudad de Viedma.

La Prefectura Naval, la Armada Argentina y pesqueros de empresas privadas llevaron a cabo el operativo de búsqueda. Se movilizaron aeronaves cuatrimotores tipo Electra, aviones B-200 de exploración helicópteros y por supuesto, las embarcaciones. Los barcos de pesca localizaron una mancha de gasoil que indicaba la posibilidad de marcar el lugar del hundimiento. Los buzos de la Armada a bordo del aviso Irigoyen realizaron buceos en el lugar. Luego de varios días de exploración a una profundidad de 50 metros se encontraron con *“redes de pesca como telarañas suspendidas en la masa líquida”*[13]. Debido a los riesgos que eso entrañaba para los buzos, se decidió sumergir la cámara subacua (R.O.V.) dirigida desde la superficie. Con esa precaución llevada a cabo se produjo el descenso de buzos, que usaron las mezclas de helio y oxígeno y los cascos de gran profundidad, kirby Morgan. Las imágenes obtenidas mostraron el barco, las redes flotando, obtuvieron el número 5076, que era la matrícula identificatoria y también el nombre, “Altair”. No fue posible el rescate de las víctimas. Se logró después de mucho trabajo, durante más de dos meses y muchas veces con mal tiempo, la localización e identificación. Los buzos con la tecnología de gran profundidad, pudieron prestar el servicio de ubicar el buque a la comunidad portuaria marplatense.

A los seis meses del naufragio del “Altair”, la Armada invitó a 26 parientes directos de los tripulantes fallecidos para rendirles un homenaje. A bordo del rompehielos, Almirante Irízar, se navegó hasta el sitio del hundimiento. Allí se realizó una misa y se arrojaron ofrendas florales. La tragedia del “Altair” no fue la última porque lamentablemente, se produjeron otras. Ante la desgracia, el tan temido naufragio del buque pesquero, el buzo siempre fue el que debió reconocer bajo el agua la embarcación y tratar de rescatar los cadáveres.



7-18: Fuente: Armada Argentina, Departamento de Información Publica de la Armada. Boletín del Centro Naval, número 789, volumen 116, 1998. Es necesario aclarar que los buzos consultados afirmaron que nunca un naufragio queda derecho en el fondo. El dibujo es meramente ilustrativo. En la vida real, el buque está escorado.

Buques en tragedia y buzos en riesgo. El buceo de Alta Complejidad: conceptos del Capitán Martínez Pereyra

Durante el ciclo de conferencias[14] de la Escuela Nacional de Pesca del año 2004, el Capitán Martínez Pereyra, en ese momento máximo responsable del Servicio de Salvamento de la Armada con asiento en Puerto Belgrano, hizo una exposición sobre el caso del buque pesquero "Jesús del Camino"[15]. El salón de actos de dicha institución estaba colmado por los alumnos, hombres con experiencia en el mar, interesados en comprender la acción de los buzos en caso de naufragios y muy preocupados por los problemas de búsqueda y recuperación de las víctimas.

El Capitán Martinez Pereyra acompañó su disertación con imágenes subacuas del buque hundido. Podía leerse claramente el nombre de la embarcación y el dramatismo del naufragio ante la visión del cuerpo que quedó atrapado dentro de la cabina. El tipo de buceo realizado se encuadraba dentro de la categoría "alta complejidad". Eso significaba que: *"Son buceos que salen del estándar y deben planificarse de modo multidisciplinario y debiendo, en muchos casos, desarrollarse técnicas, procedimientos o tecnologías especiales"*[16].

Los buceos se realizaron entre 37 y 45 metros de profundidad. Debido a que el personal de la Prefectura Naval utilizaba aire como gas respiratorio, no podían superar los cuatro minutos de permanencia real en el fondo. En esas condiciones ya era

conveniente el empleo de mezclas. Los buzos del Servicio de Salvamento de la Armada se integraron al grupo de trabajo. La embarcación enviada, el “Irigoyen”, contaba con dos cámaras hiperbáricas monoplazas. Las inspecciones subacuas se llevaron a cabo desde ese momento con Nitrox, gas respiratorio con mayor porcentaje de aire y menos de nitrógeno. A esa profundidad, la permanencia real podía llegar a 25 minutos.

Al visualizar el buque, que se encontraba íntegro, el mayor peligro lo consistían las redes que flameaban. A pesar de ello, al tercer buceo se detectó el cuerpo del capitán y al quinto fue posible rescatarlo.

El mar es uno solo y “no perdona errores”. Los buzos tanto de la Armada como de la Prefectura, trabajaron en conjunto compartiendo experiencias y equipos. La colaboración entre las dos fuerzas en la ejecución de las tareas subacuas fue íntegra.

Lamentablemente, la búsqueda de un pesquero desaparecido y el rescate de cadáveres depende siempre de muchas variables. Por ejemplo, la profundidad, la fuerza de la corriente que puede hacer que el buzo flamee, pero la que siempre ha sido constante en los relatos de aquellos que han buceado un naufragio de un pesquero, era el peligro de quedarse atrapado en las redes. Además, ingresar a un buque hundido es una sorpresa porque no se sabe qué se puede encontrar. Todo se ha movido de su lugar original. Por eso, el uso del R.O.V. fue primordial no sólo con fines de identificación sino de seguridad para los hombres que tenían que descender para saber qué podían hallar en el fondo. El Capitán Martínez Pereyra recordó el naufragio del “Don Roberto”, tragedia ocurrida en el año 2002. Era un buque pesquero de 18 metros de eslora que sufrió una vuelta campana. Fue localizado por sonar a 95 metros de profundidad.

Algunos de los conceptos que sobresalieron de la explicación del Capitán Martínez Pereyra en su conferencia se refirieron a : -el espíritu de unión entre la Prefectura y la Armada; -las dificultades de movimiento del buzo que desciende con un umbilical y debe enfrentarse con redes flameando y también la fuerza de la corriente; -la explicación a los marineros sobre el tipo de tecnología subacua que se debe utilizar según la profundidad para poder dimensionar la tarea del buzo; -la complejidad del buceo de saturación debido a los equipos empleados y la cantidad de personal necesario para su funcionamiento; y finalmente, -reactualizar las instalaciones y cursos de buceo de gran profundidad. En síntesis, ese tipo de buceo se encuadraba como “Alta Complejidad”.

7-19: El capitán Martínez Pereyra preparándose para bucear.

7-20: Buzos y personal del buque de salvamento de la Armada. En primer plano, las dos cámaras hiperbáricas monoplaza.

El “Flaco” Ruiz y el primer “team” de buceo de saturación en Argentina

El gran salto tecnológico realizado en la década de 1970 fue la incorporación del buceo de gran profundidad (hasta 200 metros) como ya se ha explicado previamente. Los testimonios de Julio sánchez, Carlos Olmos y Eduardo Navarrete mostraron la importancia y complejidad de esa especialidad subacua. Pero la experiencia fue siempre relativa a buceo de intervención, es decir, bajar en la campana (torreta) a la profundidad acordada, subir y hacer la descompresión en la cámara acondicionada para que los hombres estén cómodos. Luego de una determinada cantidad de horas, al finalizar toda la operación, el buzo estaba libre. Todavía no se realizaba “buceo de saturación”. En ese tipo de buceo, el hombre debe vivir siempre a la misma profundidad. Ingresa a la cámara, se presuriza, se adapta, luego pasa a la campana, desciende al fondo marino, hace su trabajo, vuelve a la campana, asciende, pasa nuevamente a la cámara, descansa y al otro día nuevamente repite todo el proceso. Esa secuencia no puede superar los 28 días. Cuando el buzo ingresó al sistema pueden pasar semanas hasta que salga y pueda andar libremente. Es como un astronauta confinado en una nave. Su mundo se compone de la cámara, la campana y el fondo marino y nada más. Hasta que se abra la puerta de la cámara que da al exterior, a la superficie.

El testimonio de Aldo Omar Ruiz, conocido como el “Flaco”, egresado de la Escuela

de Buceo de la Base Naval de Mar del Plata y que luego se desempeñó en el ámbito civil, aportó la experiencia del "buceo de saturación" en Argentina. Aldo Ruiz nació el 29/01/1963 en Ingeniero White. Sus comienzos en el buceo fueron *"...en un tanque de 200 litros en mi casa. Encontré una luneta... de pibe siempre quise ser buzo... con esa luneta empecé a bucear en el tanque de 200 litros... Y me metí en la Marina. La única forma de llegar era por la Armada..."*.[17]

Luego de formarse como buzo adquirió práctica durante un año en Salvamento y Buceo en Puerto Belgrano. En 1986 se dio de baja y desde entonces se desempeñó en el ámbito civil. Estuvo "marisqueando"[18] en el sur. Fue empleado de Alfredo "Chapaleo" Montes y de Alberico Faedo en la demolición del muelle de Ingeniero White. Miembros de la empresa Salvamar observaron su trabajo para Chapaleo y Faedo y lo tuvieron en cuenta para ofrecerle ir al sur, a Hidra, complejo ubicado en Tierra del Fuego, zona de Cullen. Allí, Ruiz empezó a efectuar buceos profundos con aire, con mezcla hasta llegar a saturación. Su testimonio[19] fue el siguiente:

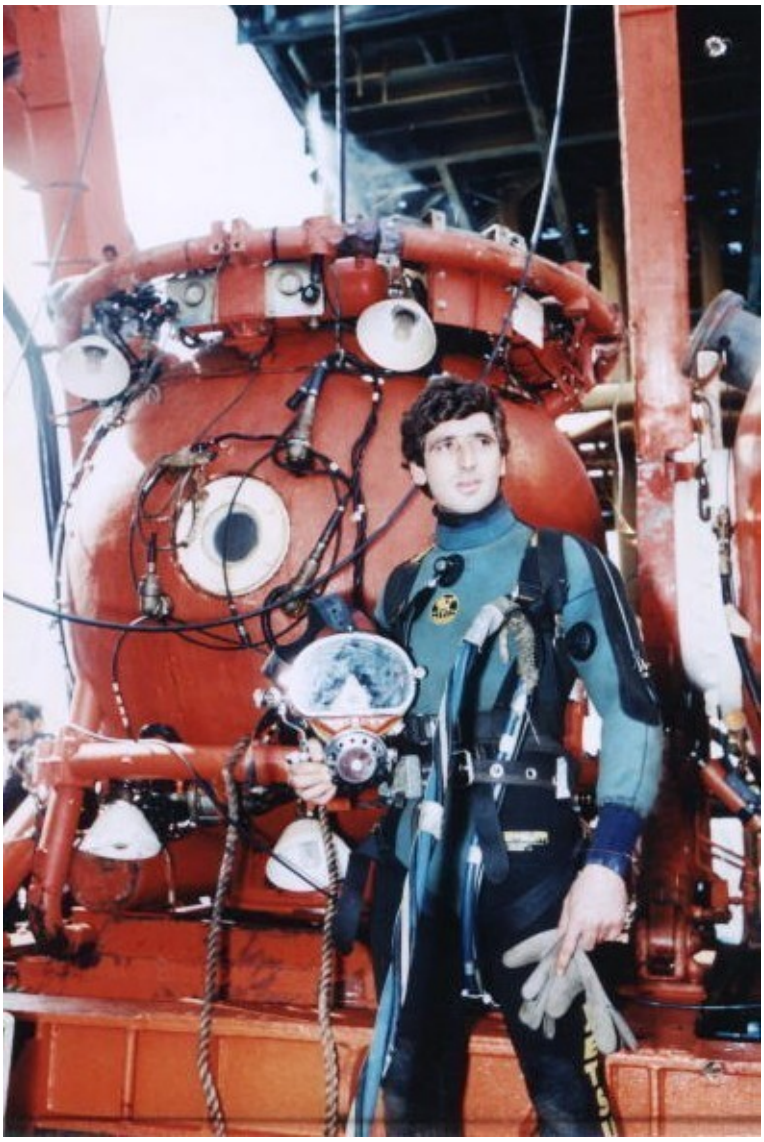
Buceo profundo, Bouns Dive y saturación en AM1

"...yo trabajaba en 1989... empezamos a trabajar ahí en Tierra del Fuego, cuando se empezó a hacer el complejo Hidra. Yo solía hacer buceo con aire. Hidra se trata de dos plataformas de extracción de petróleo y gas y una monoboya... pertenece a Total offshore... el 14 de Octubre de 1988 trabajamos por primera vez... a hacer la instalación de la plataforma... a preparar todo para instalar la plataforma...era buceo de aire pero a 40 metros. Entonces, ahí... los inspectores eran los de Comex, los franceses. Como me vieron trabajar ahí, después pasé a trabajar con Stolt Offshore... y después empezaron a poner plataformas en el Estrecho de Magallanes en 1994... trabajaba con el sistema Bouns Dive, tocar fondo y salir... vos bajás, estás en el fondo dos horas, subís y descomprimís. Un buceo de aire pero con mezcla heliox, con campana, un equipo de saturación, igual. Lo único que vos en vez de saturación, estar 28 días ahí adentro, agarrabas y volvías a superficie, volvías a descomprimir. Pero eso es muy caro para la empresa, porque se gasta mucho en gases para el sistema de descompresión. Entonces, era más fácil saturar... como era muy caro el sistema ese empezaron la saturación..."

Buzos y supervisores argentinos de saturación

"...el primer equipo de saturación que hubo aquí en la Argentina... con la empresa Stolt Comex, en 1994, 1995... empezaron la saturación en el Estrecho de Magallanes... ese equipo estaba dividido en brasileros y argentinos, no estábamos nosotros solos... era una plataforma de extracción, sería AM1, luego AM2, 3, hasta AM5...luego empezaron a llamarse Poseidón... y luego otras más pusieron... y la última la pusieron hace dos años...

...después... hubo un conflicto...y me dijeron a mí... ***Martín Vargas, Héctor Pagni, Marcelo Chiarano y yo****...* ***(el primer team de argentinos que hicieron buceo de saturación en Argentina)****... Ojo, que anteriormente hicieron en Brasil, Miguel Velloso, Flaco Garbari, el Flaco Merlo, Marcelo Chiarano y otros más que no me acuerdo...*



7-21: El buzo Aldo Omar “Flaco” Ruiz, atrás una campana de buceo.

7-22: El buzo Aldo Omar “Flaco” Ruiz, atrás una monoboya.

hicieron (buceo de saturación)en Brasil por 1978, 1979, 1980... Pero, en Argentina, en el AM1, ahí empezamos... Iban dos argentinos, entraban Pagni y Chiarano... y salían y después entraban los otros buzos que eran Martín Vargas y yo... dos argentinos y dos brasileros ... así empezamos... sí, otros cuatro brasileros... y entrábamos de a dos... o sea la cámara no daba más que para cuatro (dos argentinos, dos brasileros)...

...(el aprendizaje para buceo de saturación...)Entonces, yo al tener la práctica de hacer buceos de aire con campana servía para hacer trabajos de buceo de saturación también... porque la campana no difería.. llegabas dos o tres días, una semana antes... empezabas a mirar, a mirar y a mirar y hacías buceos de aire... y de golpe: -Tenés que hacer esto. Y, bueno... porque no había nadie que te instruyera... sino los que ya mas o menos, anterior... que habían entrado a saturar te iban explicando mas o menos, pero era a la buena de Dios...

...los supervisores eran argentinos... que también era a los ponchazos. Nadie les dio un curso, ni nada. Eran Garbari... Héctor Garbari y Santiago Romero. Ellos dos fueron los dos primeros supervisores de saturación acá en la Argentina. Muy buenos supervisores...

...y en 1998 se hizo la primera saturación de todos argentinos, que fue para la instalación de la cabeza de pozo ARGO1. Ahí fue que entramos cuatro argentinos y toda esa instalación la hicimos nosotros (la parte submarina de ARGO1 y ARGO2, plataformas de extracción del complejo Hidra)...Hidra está en Tierra del Fuego, zona de Cullen...

...la B.O.P. (Blow Out Preventer) en realidad es un sistema de corte en caso de emergencia... es para cuando la plataforma está perforando. Una vez que hiciste la perforación, se pone la cabeza de pozo... la cabeza de pozo son como tres pisos... de válvulas...conectores... tablero de conexiones hidráulicas...

...(la información del trabajo que está haciendo el buzo)... va a la plataforma y de ahí a la cabeza de pozo... al buzo no... por ejemplo, cuando estás abajo y tenés que hacer una reparación, que muchas veces ha pasado... bueno, vos estás ahí... a veces, muchas veces te hacen volver a la campana porque a veces van 440 volts..."

7-23: Los buzos argentinos "Cuca" Villarruel, "Flaco" Ruiz y un buzo brasilero junto a la cabeza de pozo ARGO 1. Esa estructura denominada cabeza de pozo es la que se coloca en el fondo marino.

La saturación de “antes”, de “ahora” y “de sello a sello”

“...vos en realidad estás 28 días dentro de la cámara... 28 días dentro de la cámara... máximo 28 días con descompresión y todo... Cuando desacopla la campana, la cámara queda en superficie y lo que baja es la campana. Bajan dos buzos...para dos. Hay campanas para dos, para tres, para cuatro... la que tenemos ahora es para tres buzos. Tres buzos al agua... y un bellman.. dos para trabajar y uno queda controlando todo el tema de audio, todo el tema de radio... vos estás comunicado constantemente con la superficie, viste...

...previo entrada a la cámara te llevás tu galletita, miel, mermelada, todo lo que no se descomponga. Eso lo llevabas a esa cámara...1800...1800 es 1,80 metros (de altura de la cámara)...todo lo que puedas necesitar... nada de alcohol... por el SAS se pasa comida (abertura con doble entrada que luego de ser presurizada permite el pase de objetos a la cámara)...

...(el buzo entró a la cámara)entonces te dicen: -¿Buzo, está listo?-Listo. Y empiezan a presurizar y te bajan hasta cinco metros. A cinco metros se para la presurización y empiezan a revisar todas las pérdidas... si hay pérdidas... Una vez que está todo bien, después continúa la presurización hasta el nivel de vida que depende a qué profundidad sea el trabajo. Si el trabajo es a 80, 90 metros, generalmente te dejan a 65 metros, 70 metros de nivel de vida. Una vez que estás en el nivel de vida te quedás unas cuatro horas de adaptación... para que el organismo se adapte a la nueva profundidad...

...Antes, lo que era al principio... y había veces que en media hora estabas en profundidad... Y otras veces, era que vos pasabas y presurizabas directamente en la campana...

...Ahora, casi en una hora estás en 70 metros, en nivel de vida y las cuatro horas de adaptación... dos, tres, cuatro horas de adaptación. Antiguamente, no... muchas veces se presurizaba en el baño... de la campana pasabas al baño que es la parte húmeda de la cámara, te cambiás, te bañás acá y después pasás acá a la parte seca que es donde están las cuchetas. En esos momentos era muy complicado presurizar todo... hemos estado en saturación de 28 días...22, 23 días con el 98% de humedad dentro de la cámara porque no quisieron abrir los filtros... para que no agarre humedad...

...por la parte exterior hicieron un chequeo de todas las válvulas y botellones que esté todo abierto... la gente de seguridad... le dicen al bellman... te cambiás y te metés en la campana y empezás... a revisar...todo lo que va dentro de la campana, todo, todo... eso lo hacés una hora o dos antes de bajar la campana porque si pasa algo te da tiempo a reparar algo... que ahí generalmente lo repara el buzo a no ser que sea muy grave el tema. Entonces sí, va el buzo a la cámara y se descomprime la campana...

...una vez que se termina el chequeo: -¡Que venga el buzo! El supervisor llamaba al buzo, el buzo pasaba a la campana y se cerraban las dos puertas... ahí se separa... una vez que se desacopla te vas al mar...

...dos contrapesos de cada lado de la campana y dos guías...hay que ir atento porque antes los contrapesos eran individuales. Eran dos pesos, uno en cada cable. Ahora no, es un peso entero. Entonces nunca se va a girar... pero al ser individuales...por

ahí quedaba uno más arriba que el otro...

...una vez que llegás a profundidad, abrís la tapa inferior. Una vez que abriste la tapa inferior, agarrás y preparás... abrís el agua caliente para que empiece a circular en los umbilicales...empezás a vestir al buzo. Una vez que vestiste al buzo, para que te den el OK, vos avisás que no hay mucha corriente... tirábamos un plomo... agarrabas el umbilical y máscara de emergencia y se lo llevabas al buzo dos... probabas la comunicación... si daban el OK, si estaba todo bien el buzo salía a trabajar... si llega a pasar algo al buzo...el umbilical del buzo dos, del bellman es más largo... es cinco metros más largo que el del buzo 1... que del buzo que está trabajando, porque sino no lo podés rescatar...

...vos terminabas tu trabajo... Ahora, actualmente son "de sello a sello" (hasta que vuelva a acoplar la campana y la cámara). No tiene que pasar más de ocho horas de acople a acople. Es algo que se está implementando ahora... pero vos antes no tenías... no había un reglamento... podías estar hasta nueve o diez horas en el agua y un buzo solo! Ahora que son dos buzos que bajan, están cuatro horas cada uno. Uno sale cuatro horas, vuelve a las cuatro horas, queda de bellman y el que está de bellman entonces, sale cuatro horas... no son cuatro horas porque hay que restarle el tiempo de subida... pero hay que respetar de sello a sello y las cuatro horas de agua... por ahí un ratito más, te quedás 20 minutos más..

...Ahora usamos Kirby Morgan casco rígido M17... trajes americanos.. tiraje de agua caliente... pero para mí, el casco Comex es el mejor,más chico más cómodo... después lo que es seguridad... lo que es campana, válvula, seguridad, lo mejor es el equipo Comex... "

7-24: El buzo Ruiz dentro de una campana. Vista desde la parte inferior.

La visibilidad en la boca de pozo

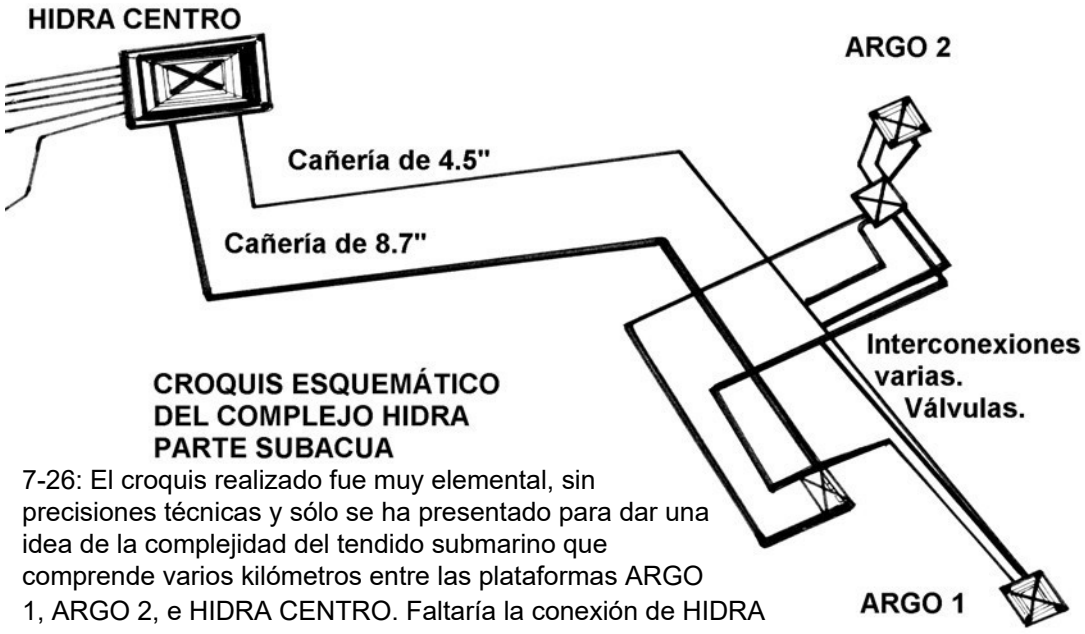
"...en Hidra no se ve nada... cuando vos salías de la campana... cuando la plataforma está haciendo la perforación cementa... para ir cementando el tubo de perforación para que no se le desmorone. Entonces, ese cemento rebalsa el pozo. Y todo alrededor del pozo queda todo cementado. Entonces... cuando salís de la campana... primero no veías nada... muy poco se ve... la corriente, la incomodidad... por ahí tenías que sacar el cuchillo y con el cuchillo clavabas y avanzabas... hasta que por ahí empezabas a patinar. Ahí... bueno, acá estoy cerca del pozo. Pero...¿Qué pasa? Después te empezaba a agarrar un poco de cuiqui (miedo)... porque vos te encontrabas con un caño de 30 pulgadas que a su vez el caño... se iba para abajo...pero el julepe... Era la boca justo del pozo. Estábamos para bajar toda la cabeza de pozo para instalarla ahí... vos por ahí estabas debajo de la cabeza de pozo y no la encontrabas. Pero, te parabas y te chocabas con el enrejado inferior. Eso era cuando estaba poniendo la cabeza de pozo en ARGO 1. Ahí estaba trabajando en la plataforma. No estábamos en el barco. El equipo estaba montado en la plataforma de perforación..."

7-25: Plataforma Hidra Norte.

El complejo Hidra

La importancia del complejo Hidra en la zona de Cullen, Tierra del Fuego para la explotación de gas y petróleo es destacable. El buzo Ruiz también describió su funcionamiento desde la mirada subacuática: *"...las Hidra (las plataformas) las hicieron en Campana, en Techint. Son netamente argentinas. Las llevaron a remolque hasta Tierra del Fuego... está ARGO1...ARGO2 (las plataformas)... están conectadas a Hidra Centro, todo va a Hidra Centro... hay seis millas... de Hidra Centro, de tierra va el caño de petróleo a la monoboya... por el plem (caño de 22 pulgadas que manda el petróleo) se conectan las mangueras...que cargan dentro del petrolero..."*

Croquis esquemático subacuo del complejo HIDRA



7-26: El croquis realizado fue muy elemental, sin precisiones técnicas y sólo se ha presentado para dar una idea de la complejidad del tendido submarino que comprende varios kilómetros entre las plataformas ARGO 1, ARGO 2, e HIDRA CENTRO. Faltaría la conexión de HIDRA CENTRO a tierra y a la monoboya, donde se embarca el fluido a bordo del buque petrolero. Todo el sistema submarino ha sido el trabajo de los buzos. Este complejo petrolero subacuo se encuentra en la Bahía de San Sebastián, en la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

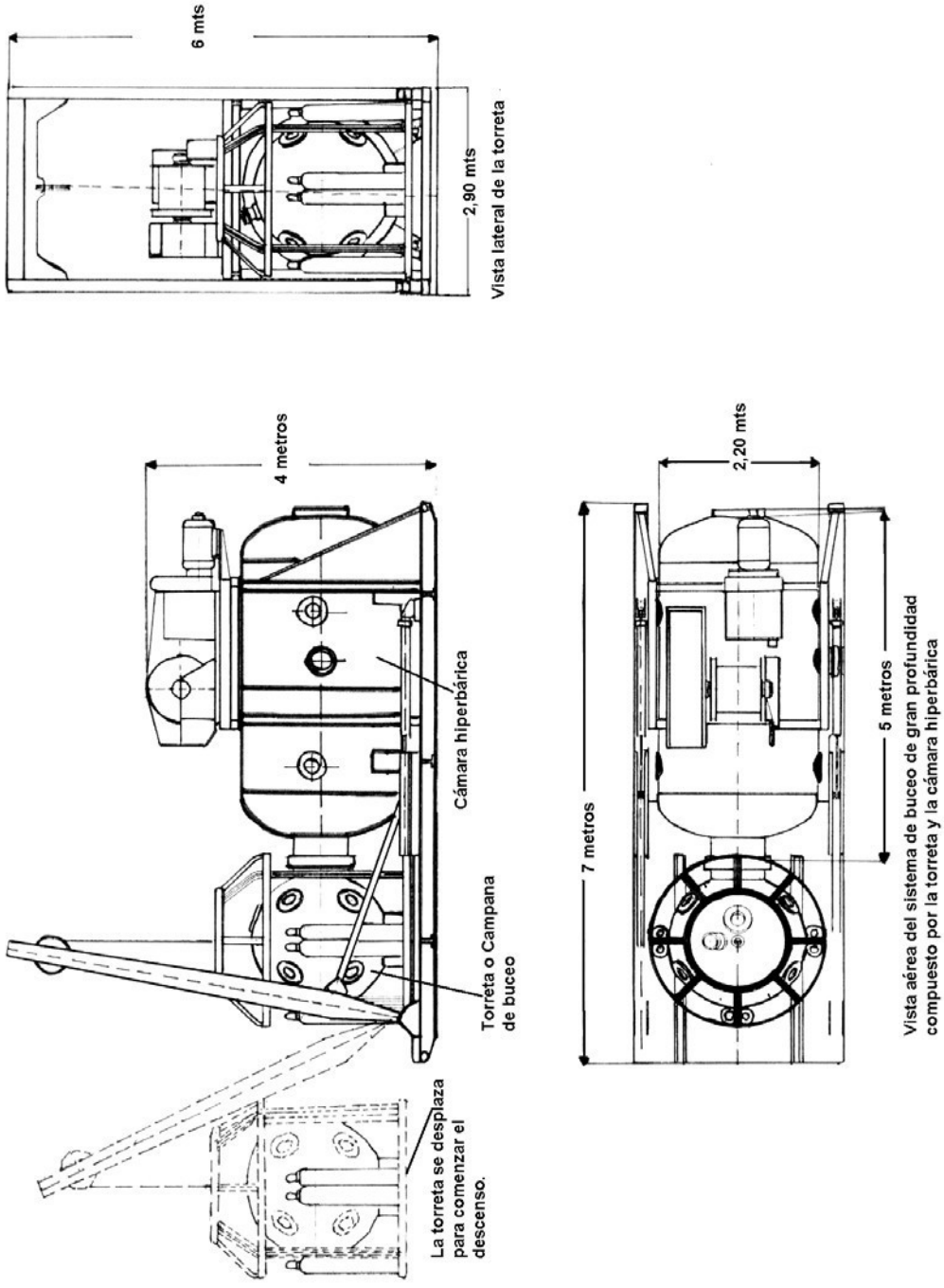
Vivir en una cámara: "lo que más vale es la parte humana"

La experiencia de Aldo Ruiz como buzo de saturación ha sido muy extensa y se desarrolló durante muchos años. Quizás, aparte de la profundidad del fondo marino, lo que más se ha destacado en esa especialidad subacua podría ser, la capacidad de vivir en la cámara y en la campana. Durante casi un mes, el buzo estuvo apartado del mundo y confinado a un ambiente reducido. El testimonio del "Flaco" Ruiz referido a vivir en una cámara fue el siguiente: *"...claro, **ahí lo que más vale es la parte humana**. Ahí no tenés intimidad, no tenés nada... tenés que compartir todo... ¿Lo que te lleva a aguantar? Y, no sé... Yo... muchas veces la parte de profesional que vos tenés ganas de saturar, viste... Y es como que llegás al tope de tu profesión saturando...*

Lógicamente, la plata también te hace pensar que tenés que aguantar... porque hoy en día, una saturación puede salir como un departamentito... también, entonces decís me meto y aguanto como sea... después si tenés mucho trabajo... lo ideal es que tengas trabajo, entonces vos no te da tiempo para pensar. Porque vos venís de trabajar ocho horas de agua de agua y te puedo asegurar que cenás y te acostás y te dormís... fundido... para mí es tratar de hacer el trabajo como yo soy competitivo... Lo que no tenés que pensar son en los días. Almanaque, todo eso tiene que volar. ¡Hay gente que tacha los días y eso te vuelve loco! Eso te vuelve... cuando hay uno que empieza a tachar días no se te pasan más. Tenés que pensar en el trabajo y lo que vas a hacer cuando salís... pero... si pensás mucho no se te pasan más los días y te empezás a poner nervioso... Igual ahí adentro estás muy sensible. La gente de afuera no te va a decir nunca nada que te lleve a hacer poner mal a uno de los buzos... Por más que vos te llevés mal con uno, cuando vas al lado ahí, a la cámara tenés que poner lo mejor, la mejor onda... ***estar ahí adentro no es joda****... Generalmente, en las primeras saturaciones, los primeros días soñás que estás afuera... soñás que estás afuera. La cabeza te camina, viste a 20.000... tampoco tenés que pensar en que te va a pasar algo, que la campana se va a subir y te va a dejar, o que se va a cortar un cable. No tenés que pensar nada de eso. Pero, extremar las medidas de seguridad... todo sobreexagerado lo que es seguridad. Trabajás tranquilo..."*

7-27: El buzo Ruiz saturando dentro de la cámara hiperbárica recibe alimentos.

Corte esquemático de un sistema de buceo de gran profundidad



7-28: Plano de un sistema de gran profundidad. Fuente: Basado en un plano Drägerwerk AG Lübeck, Compact Deep Diving System, propiedad del Sr. Jorge Gallego, titular de Hydroservices, empresa marplatense de salvamento y buceo.

NOTAS

1 Ver La Capital, 1974.

2 Tema tratado en el capítulo cuarto de este libro.

3El aire es un gas que por tener nitrógeno a mayor presión produce narcosis.

4 Entrevista realizada el 13/04/05.

4bis. Entrevista realizada el 14 de Noviembre de 2006, el día de su cumpleaños.

5 Entrevista realizada el 18/02/05.

6 Entrevista realizada el 01/03/05.

7 La Capital, 05/06/1976.

8 Enfilamiento es tomar una dirección, una determinada orientación.

9 Embarcación especialmente preparada para el trabajo subacua y petrolero.

10 El “bloque de prevención de erupciones” es una estructura del tamaño de un edificio, un complejo sistema de cañerías que controla la presión de lo que emana del pozo. Ante un peligro de erupción de líquidos se deben cerrar las distintas válvulas; y en último caso, se corta el trépano para tapar la boca del pozo.

11 Datos provistos por los buzos, la observación del equipo en la Escuela de Buceo y el Manual de Buceo.

12 En el mes de Octubre del año 2000, cuando me presenté a un concurso abierto para personal civil con conocimientos de buceo, debido a que se rendía examen y yo no pertenezco a la Armada solicité permiso para interiorizarme más sobre los equipos. En esa ocasión, el suboficial Carlos Olmos me asesoró y explicó detalles sobre los mismos. Pude acceder a un casco Kirby Morgan y realmente eran espectaculares. Era parecido a un casco de una moto de gran cilindrada. Si bien los principios del buceo siguen vigentes, realmente la tecnología subacua ha evolucionado para el cuidado y seguridad del buzo.

13 Armada ..., Hasta el último..., op.cit.

14 Fui invitada por el director de la Escuela Nacional de Pesca, Cap. Manfrino.

15 El buque pesquero se hundió el 13 de Abril del 2004.

16 Palabras del Capitán Martínez Pereyra publicadas en la Gaceta Marinera, op.cit., Agosto 2004.

17 Entrevista realizada el 02/04/05.

18 Los buzos pescadores o buzos marisqueros son aquellos que se dedican a la captura manual de mariscos.

19 Entrevista realizada el 02/04/05.

CAPÍTULO 8: LOS BUZOS EN LA GUERRA DE MALVINAS

"Dedicado a aquellos que quedaronen las frías aguas
del Atlántico Sur o en tierra malvinense,
a aquellos que volvieron mutilados física, mental o espiritualmente,
a aquellos que no soportaron la existencia después de la guerra
y tomaron la decisión de poner fin a sus vidas abrumados
por los hechos vividos y abandonados por el poder político.
A todos los héroes argentinos de la guerra que no se merecen el olvido.
Tengamos memoria por los que se sacrificaron por la patria."
V. E. I.

El tema central de este libro es la historia del buceo en el puerto de Mar del Plata. Debido a la importancia para la historia Argentina y para la Agrupación de Buzos Tácticos, se ha incluido la acción de los tácticos en el escenario de las Islas Malvinas.

Un aspecto menos conocido fue la labor de los buzos salvamentistas en Puerto Argentino, Orozco y Giménez, quienes fueron a solucionar el problema de la hélice del buque Río Cincel y permanecieron en Malvinas durante todo el conflicto. Otro salvamentista, Molina fue uno de los que participaron en el rescate de los náufragos del Crucero General Belgrano. El ataque y hundimiento de esa embarcación fue la mayor pérdida en la historia de la Armada. Debido al lugar de los sucesos y a las condiciones climáticas, el salvataje también fue una hazaña. El aviso A.R.A. Gurruchaga fue el buque que más tripulantes salvó de las aguas.

En este espacio sólo se ha pretendido mostrar a modo de reconocimiento por el riesgo afrontado, los relatos y experiencias vividas de algunos de los protagonistas. La actividad subacua efectuada durante la guerra fue desarrollada por buzos formados, entrenados y preparados en el puerto de Mar del Plata. La complejidad, trascendencia e importancia de la historia del conflicto bélico de 1982, sus implicancias y consecuencias en la historia argentina, superan las posibilidades de un libro de historia del buceo marplatense. Sin embargo, es necesario mostrar que los buzos también fueron protagonistas en la guerra de Malvinas y que la actividad subacua desarrollada no ha sido aún lo suficientemente divulgada.

El suboficial Centeno y un relato del desembarco del 2 de Abril de 1982

El suboficial Edmundo Centeno[1], buzo táctico, escribió la siguiente narración explicando el desembarco del 2 de Abril de 1982 y la recuperación de las islas Malvinas. Se transcriben textualmente algunas partes para comprender el contexto y la acción de los buzos tácticos:

"...La orden de ejecutar la operación se recibió el 26 de Marzo y había que embarcar el 28. Si bien las ideas básicas de cómo ejecutarla ya estaban elaboradas, era necesario coordinar, formular, redactar y distribuir los planes indispensables para los componentes navales, aeronavales y de desembarco.... Todos sabemos qué fácil es, sentados cómodamente en el gabinete, definir objetivos y calcular los tiempos para alcanzarlos,

dibujado en una carta las flechas que indican los desplazamientos que habrán de ejecutar las fuerzas. Lo difícil es hacer que todo eso se convierta en realidad, arrostrando un fuerte y largo temporal, transbordando hombres de una embarcación a otra, arribando a las playas señaladas, desplazándose por un terreno desconocido, todo ello en medio de la oscuridad de la noche, en el silencio más absoluto y en los tiempos previstos.

...La UT 40.1.5, Grupo de Buzos Tácticos, tenía inicialmente la tarea de capturar los objetivos principales de Puerto Argentino (usina, radio, central telefónica, etc.) pero esto, como se ha dicho, había perdido prioridad. Se le impuso en consecuencia la captura del Gobernador, de suma importancia por el efecto psicológico que podía causar. La pérdida del factor sorpresa trajo aparejado un problema muy especial: la necesidad de ajustar todo lo planificado. El Estado Mayor de la Fuerza de Desembarco informó la decisión tomada a la Agrupación de Buzos Tácticos, donde lo cual la unidad tenía dos grupos ya destacados. El Grupo Tarea número 40.1.4 embarcado en el submarino Santa Fe, que se aproximaba en inmersión a la zona de desembarco. El otro Grupo de Tarea número 40.1.5 embarcado en el ARA Santísima Trinidad cuyo objetivo fue de desembarcar en Puerto Enriqueta donde a las 21:18 horas del 1º de Abril, el ARA Santísima Trinidad destacó el grupo en bote hacia la costa, cuyo destino final era Moody Brook. A las 23:45 tocaron tierra sin novedad en la playa ubicada a una milla y media al oeste de Punta Caballo.

Detectada la Santísima Trinidad se lanzó una bengala por parte de los ingleses. De inmediato el gobernador de la isla ordenó que se apague el Faro San Felipe. A las 1:53 horas del día 2 de Abril el comandante de Tareas Anfibias (FT 40), ante el pedido del comandante del submarino, autorizó al ARA Santa Fe a iniciar el desembarco del Grupo de Buzos Tácticos, con todo su pertrecho correspondiente de combate. Esta operación bien merece un espacio especial por las enseñanzas que dejó su desarrollo de dicha unidad operativa, para lo cual se pone en reconocimiento el sacrificio diario que entrega cada hombre.

Durante la tarde anterior el comandante del submarino y el comandante de la Agrupación de Buzos Tácticos hicieron su apreciación de la situación a la luz de la información recibida y llegaron a la conclusión que no podían desembarcar en Playa Azul... se acordó por ambos comandantes llegar a la Playa Roja por mar, lo cual se eligió como punto de desembarco en Punta Celebroña. Así se llegó a las 2:05 del 2 de Abril a efectuar el lanzamiento del Grupo de Buzos Tácticos desde la nueva posición por ellos elegidas...

Una vez llegado al objetivo (Playa Roja) el Grupo de Buzos Tácticos efectúa la exploración correspondiente, posteriormente se pone la seguridad en puntos elevados. Posteriormente un hombre se destaca a la marcación de playa.

Con una luz Roja a la que debían dirigirse las Fuerzas de Desembarco de la Infantería de Marina, pese a todas las situaciones de desventaja la unidad de Buzos Tácticos cumplió con sus planes iniciales.

Como todos sabemos, a continuación se iniciaron los combates con las Fuerzas Inglesas en la residencia del gobernador, donde se tuvo una baja que fue el Sr. C.C. Don Pedro E. Giacchino, también cayó herido el segundo Jefe de la Unidad de Tareas,

el Sr. T.F. Buzos tácticos, Don Diego García Quiroga. El enfermero que estaba destacado en ese grupo, en momentos en que se dirigía a socorrer a los caídos, también es alcanzado por las balas inglesas: fue el cabo primero, enfermero M. Urbina.

El enemigo al verse superado por nuestras fuerzas procede a su rendición; de esta manera, la Agrupación de Buzos Tácticos escribe una página de gloria. A partir de este momento sepa nuestra Armada Argentina que cuenta con una Agrupación de marinos que diariamente se adiestran para así poder cumplir la más difícil misión que se le puede encomendar.

CENTENO E. MATEO
Suboficial 1º
Buzos Tácticos. ”

El buzo salvamentista Orozco y la liberación del buque Río Cincel

Otro aspecto desarrollado en la historia de los buzos en la Guerra de Malvinas de 1982, fue la realización de trabajos de salvamento y buceo. El buzo salvamentista, José Marcelo Orozco[2] , escribió una narración contando su experiencia: *“Luego de la toma y recuperación de nuestras Malvinas, fui destacado con el ahora SIBU Giménez, Luis A. para ejecutar una tarea. La misma tenía como misión librar al buque de E.L.M.A. Río Cincel; el mismo se encontraba en serio riesgo de varar en la costa ya que su hélice, por una maniobra desafortunada, se tomó vueltas con la cadena de un pesquero polaco fondeado en la entrada de Puerto Argentino.*

Nos destacamos el día 5 de Abril de 1982, con el material necesario y en un vuelo de la aviación naval ese mismo día arribamos al Aeropuerto de Malvinas. Es muy difícil explicar la explosión de sentimientos que experimenté al observar nuestras queridas Islas desde el cielo.

Nos estaban esperando los Sres. Capitanes Mozzarelli y Gafoglio, quienes nos pusieron en contacto con gente del buque en emergencia y nos trasladaron en lancha al mismo. Luego de la inspección preliminar iniciamos la tarea, pero nuestro equipo de corte subacuo quedó fuera de servicio, ya que los cables conductores se soplaban.

La preocupación y la ansiedad iban en aumento y la tripulación no perdía detalle de la maniobra, colaborando en todo lo que podían. Optamos por una maniobra más complicada como solución. La misma consistió en cobrar la cadena hasta superficie con los cabrestantes y a nivel del agua cortamos con corte oxiacetileno. Fueron dos días de arduo trabajo y casi sin descanso. El día 7 de Abril del 1982 el Río Cincel zarpó con rumbo al continente.

Nosotros, al regreso a Puerto Argentino, fuimos reasignados a otra misión por los señores Capitanes antes mencionados.

Aprovechando la oportunidad de que nuestras vestimentas eran civiles, nos embarcaron como empleados (marineros) en el B.C. Forrest, tripulado por kelpers.

Tendríamos que observar: yo, las maniobras de MQS, y el SIBU Giménez la de cubierta y prestar especial atención a si los tripulantes tomaban marcaciones de nuestras defensas costeras y frecuencias con las que emitían.

Una veintena de días después el B.C. Forrest fue requisado y puesto bajo el mando del TN Molini y, con tripulación propia, cumplimos muchas misiones de abastecimiento y apoyo logístico en distintos lugares de las islas.

Cumplida nuestra tarea nos incorporamos a la sección de Buzos Tácticos destacada en Puerto Argentino, la cual estaba bajo el mando del TC Saffi Emilio. Cumplimos tareas de seguridad en el mismo Puerto, en Puerto Camber, custodia de los EXOCET, y navegaciones nocturnas de contra infiltración subacua y superficie con las lanchas P.N.A. "Islas Malvinas" y "Río Iguazú".

Fueron muchas las patrullas y tensas las horas, ya que cuando hacíamos contacto de radar en la boca de entrada, los buques de la flota inglesa trataban de acertarnos. Por suerte, gracias a la geografía del lugar, prontamente quedábamos protegidos del cañoneo.

Por desgracia y muy a pesar nuestro, el día triste y doloroso llegó: 14 de Junio.

Presenciamos el arriado de nuestra enseña patria y el izado de la bandera del usurpador inglés.

Fuimos trasladados al aeropuerto que fue designado como cambio de prisioneros.

El día 19 de Junio nos embarcamos por medio de un helicóptero y bajo la supervisión de la Cruz Roja en el buque hospital de la Armada Argentina Bahía Paraíso, para ser llevados al continente, con Punta Quilla como punto de llegada. Luego, a nuestros destinos originales, el día 20 de Junio arribamos a Puerto Belgrano.

Todo había terminado y yo en particular, a pesar del deber cumplido, aún siento la tristeza de la tierra perdida.

Recuerdo y reconocimiento a todos los camaradas destacados en el OPERATIVO MALVINAS.

OROZCO, José Marcelo
Suboficial Primero Buzo Salvamentista"

El testimonio del buzo salvamentista Luis Angel Giménez

El buzo salvamentista, Luis Angel Giménez [3], nació el 29 de Mayo de 1956, en Deán Funes, Córdoba. Era el compañero de trabajo subacuático del suboficial buzo, Orozco. Junto con él fue destinado a solucionar un problema de un buque en Puerto Argentino, en Abril de 1982. Giménez explicó cómo se inició en el buceo y luego, durante la entrevista narró sus recuerdos de la guerra :

"...pedí para ser buzo porque quería perder el destino que tenía. Y fui a la escuela de buceo dos meses. Pierdo el pase que tengo porque estaba en un flete, buque del gobierno... ya hacía dos años que estaba ahí. No me salía el pase a ningún lado. Yo quería que me saliera el pase... pensé voy, pido el curso de buceo, me separo del curso a los dos meses, me mandan a otro lado... pero cuando vine acá... empecé a ver lo que hacían...cómo era la vida del buzo... a la semana de estar acá en Mar del Plata ya no me quería ir... digo no, falta que aguante un poco más... Al mes ni me acordaba de que me quería ir. Me gustó el buceo. Claro, yo siempre fui vago para nadar, vio ... ¡No, tengo que estar nadando mucho! Me imaginaba que tenía que nadar muchísimo. Hoy en día me encanta nadar y estoy feliz de ser buzo..."

De civil en Malvinas: hay que proveerse el equipo

"... a nosotros (Orozco y él) nos llevaron de civil... para hacer el trabajo en Río Cincel[4] y ahí terminaba la misión nuestra. Después nos traerían de vuelta suponía yo. Pero, después surgió que... el capitán Mozzarelli... y estaba en Malvinas el capitán Gafoglio, que fue él quien le sugirió a Mozzarelli que nos dejara en la isla porque, si necesitaban otros buceos iban a tardar un montón de tiempo para... bueno...

...la única vestimenta que me habían dado en Malvinas... porque yo fui de civil, igual que él (por Orozco)... y lo único que me habían dado eran pantalón y chaqueta de zona fría y un gorrito de zona fría. Nada más. Ni siquiera botas nos habían dado porque no tenían previsto ellos darle el equipo a nadie allá, entiende... entonces, como... los de Infantería de Marina habían llevado equipo... ellos tenían montón de equipos... nosotros cada vez que buceábamos sacábamos cholgas y mejillones... íbamos y las cambiábamos por ropa. ¿Quién no quería comer cholgas y mejillones si es riquísimo?... no tengo parka, no tengo medias, no tengo camiseta, en fin... cambiábamos por eso. Después bueno, ya teníamos cada uno su ropa. Conseguimos las bolsas de dormir... por eso que cada uno ahí en el aeropuerto [5] tenía su bolsa de dormir... nos hicimos nuestra propia mochila de despliegue rápido... sería una mochila chiquita donde usted pone munición, algún alimento o algo que lo mantenga con vida con las vitaminas esenciales, y nada más... y cantimplora de agua... bueno... alguna herramienta por si se traba el fusil... el fusil de combate... el cuchillo de combate nuestro era el cuchillo de buceo. Lo habíamos afilado y lo teníamos como arma de combate también... así que... de a poquito, nos hicimos todo nuestro pertrecho personal... ***el buzo si no tiene lo consigue, si no lo consigue... lo inventa... obtiene siempre las cosas que sean necesarias para el buceo, para trabajar, para defenderse****..."*

Un buzo vigía en el Faro de Puerto Argentino

"... nosotros (junto con Orozco) fuimos a hacer el mismo trabajo [6] (librar el Río Cincel) después quedamos en calidad de... no sé... seguridad... por si surgía un nuevo buceo y necesitaban buzos, para no volver a pedir al continente porque hubieran tardado mucho en llegar, según versiones de ellos. Entonces, me hicieron quedar ahí. Y, después estuvimos ahí como operadores civiles, digamos... en un pesquero estuvimos un tiempo ahí. Después, nos desembarcaron, nos separaron y... a mí me mandaron de comisión al faro... comisión al faro. El faro de la isla que estaba en la punta de la pista del aeropuerto. Ahí estuve... hasta después de que empezaron las acciones bélicas. El 1 de Mayo que fue... el día del primer ataque. Yo estaba de guardia en el Faro. Hacía una guardia de 6 por 6, 4 por 4, 2 por 2, nos turnábamos con un soldado Infante de Marina... hicimos guardia reducida en el Faro y estábamos... en caso necesario para encenderlo al Faro... para que sirva como faro de guía a los navegantes. Las guardias nuestras pueden ser 4 por 8, 4 horas de guardia, 8 de descanso, 6 por 6, 6 de descanso o 2 por 2...como éramos dos nada más, no teníamos más para turnarnos... hacíamos un rato cada uno...por ahí, si yo me quería quedar toda la tarde... o toda la noche... no teníamos horario ni para dormir, ni para estar despiertos. Entonces, cualquier hora era lo mismo. No había ninguna exigencia familiar, ni tenía que irme a mi casa, ni nada por el estilo. No había problema con respecto al horario..."

Preparándose para el ataque inglés

"... El capitán Olmos, que estaba encargado del faro, el jefe del faro mejor dicho... él siempre planificaba en un pizarrón con el dibujo de las Malvinas. Y él planificaba ahí como inglés, cómo atacaría las Malvinas, cómo trataría de llegar a Puerto Argentino. Él sabiendo dónde teníamos toda la gente, cómo estaba distribuido... digamos, la defensa. Entonces, planificaba como inglés cómo atacaría las Malvinas. Y ahí, siempre decía que lo primero que hacía era tomar el faro, porque era un puesto elevado muy importante. Y que, desde el faro se podía ver toda la isla, toda la ciudad de Puerto Argentino y los alrededores, toda la bahía. Entonces, desde ahí se podía dirigir un ataque, se podía espiar los movimientos, de todos... entonces, él quería tomar primero el faro. Tal es así, que me puso en el último piso del faro, dos cajones de granadas y dos cajones de municiones para que yo me defendiera. ¡Ja!... en cada piso del faro había cajones de granadas y cajones de municiones... Tenía un fusil FAL con dos cargadores, nada más... o sea que una vez que terminara los dos cargadores tenía que empezar a cargar de uno por uno... las balas. Y, bueno, después... practiqué todo el tiempo. Ahí mi actividad era cómo desarmar el fusil y cómo armarlo... con los ojos vendados, de noche, no sé... con lluvia... de cualquier forma tenía que armarlo y desarmarlo para limpiarlo y mantenerlo... o sea, en caso de combate, que uno a veces no ve lo que tiene que hacer por la noche... entonces, por ahí hacerlo sin ver..."

El ataque inglés del 1 de Mayo

"...llegó el primero de Mayo... que fue el primer ataque como a las cinco de la mañana... cinco y diez de la mañana... se sintió un ruido espantoso. A mí me sorprendió... después supe que era un avión... y al pasar por el aeropuerto sentí como que le tiraban de abajo, como que le tiraron tiros al avión. Entonces, sube el capitán asustado como diciendo: -¿Qué pasó? ¿Dónde fue el tiroteo? ¿Dónde fue el ataque? Y, le digo: -No, debe ser un avión del enemigo porque le tiraron de abajo para arriba... –No, no, fue de arriba para abajo.- me dice... –No, de abajo para arriba. –No, de arriba para abajo - dice- Si tembló toda la tierra. Bueno, pasó... estábamos ahí discutiendo si era de abajo para arriba o arriba para abajo, y explotaron las dos bombas que había tirado el avión. Eran bombas con retardo. Entonces, ya mientras estaba amaneciendo empezaron las columnas de humo que había en el aeropuerto. Había dos columnas inmensas de humo... porque una había caído en un galpón ahí en el aeropuerto... no sé qué se estaba quemando ahí. Se veía una humareda muy fuerte. Como a las siete de la mañana, como a las ocho, mas o menos, durante la mañana... nos llaman por radio... nos dicen que teníamos que vigilar desde un sector del... digamos del mar... porque nosotros teníamos vista al mar. En un sector del mar iban a aparecer buques enemigos. Entonces, a partir del bombardeo de los aviones ya estábamos todo el tiempo arriba...

...ya nos habían hecho pozos de zorro... tipo trinchera... es un pozo nada más... es para que la onda expansiva no lo golpee a uno ni lastimen las esquirlas... bueno... teníamos el pozo de zorro hecho... así que estábamos vigilando para el momento en que aparecieran los buques, para dar parte... como yo conocía lo que es la batalla naval... digamos, en el sentido de cómo son los pasos para hacer el tiro naval desde

un buque... y por haber estado embarcado antes en buque de guerra... y bueno... hasta que aparecieron los buques. Cuando aparecieron los buques, primero apareció uno, después apareció otro, total tres... y empezaron a girar como para la entrada a Puerto Argentino, porque todos los barcos pasaban por ahí, por enfrente del faro. Entonces, yo avistaba todo eso... los barcos en principio venían fuertes... una velocidad no de tiro. Y, después, aminoran la velocidad y tomaron velocidad de tiro. La velocidad de tiro, no sé... serán pocos nudos, pero van despacito... Eso yo le explicaba al soldado Infante que tenía yo, como él nunca había visto un buque de guerra cómo era el procedimiento de tiro... que se tomaba distancia, el tiempo... se calculaba cuánto tarda en caer un proyectil y todo eso... y le decía que un proyectil tarda en caer más o menos, entre 15, 17 segundos, 20 segundos, depende de la dirección que tenga el cañón... que no es directo como un tiro de fusil. Los tiros de cañón tardan más en caer... entonces, él sabía por mí cuánto iba a demorar en caer... entonces, vamos a practicar... desde el momento que vemos el fogonazo de los cañones del buque, tenemos, ponele 15 segundos para llegar hasta el pozo de zorro. Incentivados por lo que decía el capitán Olmos, entonces, nosotros decíamos: -Los primeros que vamos a caer somos nosotros. Y así fue que practicamos cuánto tiempo tardábamos desde la punta del faro... hasta el pozo de zorro... un día tardamos nueve segundos... la primera vez... y así, practicando, practicando todos los días, cualquier ratito... siempre estábamos practicando cuánto tardábamos... y bueno, bajamos a siete segundos el tiempo con práctica. Yo le digo: -Quedate tranquilo que cuando veamos el fogonazo vamos a tardar dos segundos...¡Ja,ja!... Y llegó el momento que vimos el fogonazo... entonces estábamos los dos con los prismáticos... y cuando yo vi los fogonazos colgué el prismático... estábamos con el fusil al hombro, el casco... pertrechos para defendernos... entonces... cuando... ya tenía la escalerita ahí a mi derecha, ahí nomás, medio metro a mi derecha... el soldado estaba a mi izquierda... entonces, cuando vimos el fogonazo, yo corrí y él hizo lo mismo. Empezamos a bajar entonces... ya iba a bajar, y no sé porqué, o sea, me di media vuelta yo para bajar y lo miré a mi derecha... y lo miré a la cara al soldado... el soldado tenía cara de espanto, ya los ojos sobresaltados, cara de desesperación... yo digo, si yo llego a girar la cabeza para bajar este tipo pasa por encima mío... entonces, digo: -Mirá que sea lo que Dios quiera. Me volví a colgar los prismáticos, me corrí para que pase él. Si él quiere bajar, que baje, yo no. Me puse los prismáticos. Me tapé los ojos porque no vi más nada. No quería mirar y me quedé esperando el cañonazo... y bueno... estaba en eso no sé cuánto tiempo... cuando uno está julepeado, se le pasa la película de la vida. Me acordé de cosas de cuando yo era chico y qué se yo... y bueno... por ahí escuché las explosiones y no eran en el faro. Escuché las explosiones y miraba para todos lados, porque empecé a mirar adónde estaban. Y como 1000 metros de donde nosotros estábamos, había una playa ahí. Estaba minada, tenía alambre, tenía todas las cosas para que ahí no desembarquen. Y estos buques cañonearon esa playa. Así que presencié todo el cañoneo, todas las explosiones, todo con vista panorámica y con prismáticos... bueno... yo avisaba antes del cañoneo... yo avisaba al capitán Olmos a viva voz. Y él pasaba por radio al comando de la isla... Olmos era un capitán del ejército... yo le avisaba a Olmos y él a su vez por radio. Cuando yo le dije a Olmos...-

Ya están en condiciones de tirar, en cualquier momento pueden hacer tiro... yo me metí dentro del faro... desde que yo le dije, que ya estaban por tirar hasta que tiraron habrán pasado cinco minutos, mas o menos... creo que le dije justo... entonces, después, en pleno cañoneo de los barcos, dejaron de tirar y empiezan como a irse... entonces, digo... bueno, listo, ya no tiran más. Ya dieron la vuelta así que ya se están alejando... a no ser que quieran hacer otra corrida. Eso se hace también. Se para, viene una corrida, hace el cañoneo, vuelve, después tiene otra corrida y así... hasta que... entonces, ya salimos todos, bajamos, charlamos ahí abajo... después del susto que habíamos tenido todos, que no había pasado nada en definitiva... porque no había sido a nosotros el cañoneo... entonces, estábamos comentando ahí y dice uno de los soldados... nosotros teníamos un soldado de Fuerza Aérea y dice el soldado: -¿Cabo, esos no son los barcos de recién? Miramos ahí... ¡Sí, volvieron! ¡Uh! Ahí viene la segunda corrida. Entonces, otra vez al faro. Otra vez todos a sus posiciones. En eso que estábamos tomando posiciones vienen aviones, pasan por sobre el faro, directo a los barcos y los atacan a los barcos... entonces, cuando atacaron al buque, dije: -Son nuestros. Hicieron un par de ataques, uno de los buques empezó a escorarse... le empezó a salir una columna de humo negro. El avión empezó a alejarse mientras el buque se hundía y se iba... otro tenía una columna de humo negro e iba más despacio... y el primero, uno solo salió ileso. No sé si le habían pegado o no... después nos enteramos también que los aviones que habían atacado esos barcos eran... venían desde el continente, atacaban y se volvían porque en la pista nuestra no aterrizaban los aviones de guerra, excepto los Pucará que estaban ahí... yo al principio me asustaba porque los aviones no sé cómo atacan... sé que tienen munición de 30 milímetros... miedo tuve al principio cuando cerré los ojos... y vi que el cañoneo no era para mí... se me fue el miedo y chau. Después me olvidé. Así que presencié todas las caídas de los aviones.... porque cuando pasaba el avión, todo el mundo le tiraba al avión... con pistola, con ametralladora, con cañones, no sé... con lo que tenían le tiraban. Entonces, los aviones que pasaron por ahí... usted veía la columnita de humo y cómo caían. Por ahí, de alguno salía el piloto que se eyecta de los aviones. Pero, eran muy pocos los que alcanzaron a eyectarse... esto fue el 1 de Mayo...

...después el 2 de Mayo me entero que habían hundido el crucero... y bueno... yo en el crucero tenía muchos compañeros de mi promoción, conocidos... y bueno... no sabía quién había muerto, no sabía si había muertos, si había sobrevivientes, no se sabía nada... sabíamos que lo habían hundido nada más...Yo antes de ser buzo fui mecánico de armas submarinas. Mis compañeros que estaban ahí, mecánicos de armas... fallecieron todos... de mi promoción eran cuatro, cuatro compañeros de armas de promoción... los que entramos juntos a la Marina...

...Bueno, ya después fue como que se hizo una rutina el ver aviones, atacar, ver aviones caer, barcos no vinieron más... más adelante, empezaron a venir a hacer cañoneos pero de noche... desde el otro lado de la montaña tiraban... se escuchaba cuando salían del barco y cuando llegaban los proyectiles, pero no los tiraban a nosotros. Siempre tiraban a las posiciones donde estaban la mayor cantidad de defensas... no lo atacaron nunca al Faro...”

De vuelta con los buzos tácticos al galeón del muelle

"...Yo estuve en el Faro... yo pasé mi cumpleaños ahí en el faro (29/5)... yo fui mucho antes del 1 de Mayo... debo haber ido en Abril pero no me acuerdo qué día de Abril... debe haber sido los últimos días de Abril... hasta fines de Mayo... después de eso, cuando comenzaron los ataques me llevaron de vuelta a donde estaba Orozco... que estaba con los buzos tácticos en el galeón... el galeón que estaba encallado en la costa y pasaron un muelle por encima... y le hicieron un muelle a ese galeón... la proa del galeón era un galpón de lana y la popa del galeón era una carpintería, que era donde se habían instalado los buzos tácticos[7]... habían hecho un galpón en la proa para almacenar lana... el muelle pasaba por el medio... la popa del galeón era una carpintería... dos pisos, en el piso de arriba están almacenadas todas las maderas y en el piso de abajo se ve que ahí trabajaban, porque había maquinarias... y en el piso de abajo del piso donde nosotros vivíamos, digamos ya en el agua... nosotros cuando salíamos a hacer algún buceo... a veces íbamos a bucear pero para conocer o para traer cholgas o para conocer el paisaje submarino de Malvinas...había cadenas, pedazos de cadenas y las argollas donde ponían a los esclavos. Las pasaban las cadenas por todas las argollas y ahí estaban, todos atados los esclavos de la época... en las películas que he visto yo... esas argollas estaban todavía... todas comidas por el óxido pero... abajo del galeón, debajo de lo que sería el piso del galeón donde nosotros habitábamos, corríamos las maderas y abajo estaban...

...ahí había nueve buzos tácticos porque en un principio eran once ellos... y dos se fueron con el Formosa que era un mercante. Y ese barco mercante fue atacado por los aviones y le tiraron bombas... y ellos las alcanzaron a desactivar antes que explote sino el Formosa no existiría... Antunes y Chervo, Luis Antunes y Juan Chervo desactivaron esas bombas... es una linda historia..."

Tirando explosivos contra los buzos enemigos

"...cuando ya volví del faro hacíamos patrullaje con la lancha de Prefectura y tiramos paneles de explosivos en el agua con detonador y todo... la lancha iba andando... por si había buzos enemigos tiramos de vez en cuando una carga de esas para que estalle... (¿Había buzos enemigos?) Sí, en una oportunidad que fue el buque... no me sale... fue el Irízar, estaba como buque hospital. El Irízar es rompehielos antártico... la noche que estuvo el Irízar, nosotros fuimos al Irízar a pedir elementos de buceo que nos hacían falta... porque sabíamos que ahí había buzos compañeros nuestros, entonces, bueno... fuimos ahí. Estábamos charlando... en el momento de volver... nosotros habíamos ido en una lancha, en el momento de volvernos... vimos pasar botes a gran velocidad alrededor del buque con gente agazapada dentro del bote. Eran buzos tácticos. Andarían mirando qué hacíamos. Como era buque hospital no lo habrían atacado, por eso pienso yo... entonces nosotros cuando nos volvimos de vuelta a Puerto Argentino veníamos todos ahí listos para concretar un ataque... o sea, en la lancha en la posición de ataque. Pero, no nos hicieron nada, ni nos atacaron y no los volvimos a ver. Por eso, le digo que sí había buzos. No sé si habrán estado incursionando esa noche nada más... por eso nosotros tirábamos cada media hora, cada hora... o por ahí tirábamos dos

seguidas, o por ahí pasaba una hora y no tirábamos nada. La función era esa: molestarlos. Si llegaba a haber alguno bajo el agua se lo ve. Le revienta los tímpanos, pulmones, lo mata... ya el día 13 no embarcamos nosotros, creo que hasta el día 12 habremos hecho eso... el 13 nos quedamos todos ahí ya listos para decir dónde íbamos a defendernos, dónde empezaba el ataque y bueno... el 14 llegó la rendición..."

El hospital de campaña: "ahí fue cuando más me impresioné"

"... recuerdo... en un momento que salieron los buzos tácticos... habían ido a investigar porque... por el estrecho de San Carlos creo, o por el otro, el camino a Darwin, a Puerto Darwin, decían que todas las noches venía un buque. Se estacionaba ahí y empezaba a cañonear. Entonces, querían saber el momento en el que entraba el buque para apuntarle y tirarle con los cañones desde Puerto Argentino... porque en Puerto Argentino había creo que dos cañones o cinco cañones de grueso calibre, los de 155 milímetros... y esos los tenían en Puerto Argentino pero para largo alcance. Entonces, cuando entraba la corbeta esa que... entraba y se estacionaba ahí y empezaba el cañoneo a Puerto Argentino... entonces, ellos tenían que pasar el dato para que a su vez les contesten los cañones. Ellos fueron por cuatro días. Salieron en una comisión por cuatro días. Y, creo que pasaron ocho días y no volvieron. Entonces, nosotros recorríamos el hospital... al hospital a ver si los habían herido... porque había muchos heridos en el hospital de campaña...

... ahí fue cuando más me impresioné porque había gente que estaba sin piernas, sin brazos... alguno le faltaban los dos pies. Usted se da cuenta que le faltaban los dos pies porque estaban tapados, pero no tenían los pies. Había un soldado... eso no me voy a olvidar nunca... tenía las dos piernas cortadas y cuando pasamos nosotros dice: -¿Señor, no me tapa los pies que tengo frío? Y no tenía pies. Él sentía frío en los pies y no los tenía. No sé si será... no sé, por el calmante que tenía puesto encima o qué... eso me causó muchísima impresión... un mal recuerdo..."

La rendición y el regreso a casa

"...la rendición fue el 14... nosotros hasta el 13 estuvimos... yo me acuerdo que nos mirábamos uno a otro como diciendo bueno, si te puedo ayudar en el combate y sino también... estábamos ya mentalizados todos que ya empezaba... el tiroteo... el 14 llegó la rendición... a nosotros nos llamaron por radio. Nosotros teníamos una radio y nos dijeron que teníamos que tirar y quemar, destruir, todo lo que sea información para el enemigo. Teníamos municiones. Todo lo que teníamos que podía servir al enemigo había que destruir. Los víveres que teníamos nosotros los tiramos todo al agua. Las municiones las tiramos al agua. Todo lo que era folletería de manuales, de lo que sea de armas o de táctica de lo que sea, todo se quemó. No quedó nada... nos dijeron que se había firmado la rendición y que todo el mundo debía permanecer en el puesto en el que estaba. Y, el día 15 nos dijeron que todo el mundo tenía que ir al aeropuerto. Y así fue que cada uno agarró sus pertenencias y caminamos hacia el aeropuerto. Hay siete kilómetros... Y algunos traían souveniers de todo tipo... no sé... el equipo lleno de cosas... pero al cabo de un rato caminar con todo eso al hombro... empezaron a tirar

todo. Así que el camino al aeropuerto estaba lleno de equipaje de todos. No llevaron tanto. Alguno que aguantó más llevó cosas pero sino no... en el aeropuerto estuvimos hasta el 19... días en el aeropuerto... ahí durmiendo en el costado de un camión con bolsas de dormir nosotros porque teníamos... pero, hay muchos soldados que no tenían bolsas de dormir, los del ejército... así que se apilaron. Se abrigaban entre ellos porque ya había comenzado a nevar... el agua... así que había...

...Y después nos embarcaron en el Bahía Paraíso... ese es el buque que se hundió en la Antártida... en ese barco nos embarcan y nos llevaron de vuelta al continente, hasta Punta Quilla en Santa Cruz... ahí nos bajan y nos llevan al aeropuerto... del aeropuerto en un avión hasta Espora, el aeropuerto de Bahía Blanca, de ahí nos llevaron a la Base de Puerto Belgrano... y ahí nos preguntaron cosas, qué habíamos hecho, qué habíamos visto... para tener ellos información... y después de eso sí, ya podíamos ir cada uno a su destino... Me acuerdo... yo creo que llegamos un fin de semana... no estaban casi todos trabajando... viajé a Córdoba de vacaciones... el segundo semestre lo pasé en Mar del Plata haciendo el curso de más profundidad..."

El testimonio del buzo táctico Luis Antunes

El buzo táctico, Luis Benigno Antunes [9], nació el 11/07/55 en la Capital Federal. Integró el grupo liderado por el teniente Saffi que viajó a Malvinas, luego de la recuperación del 2 de Abril de 1982. Sus recuerdos fueron los siguientes:

El más "moderno" y en misión a Malvinas

"...empecé a bucear en 1981 cuando vine a la Escuela de Buceo... hice el curso para buzo táctico todo el ´81. Me recibí en el´81 de táctico, y en Diciembre del mismo año pasé a la Agrupación de Buzos Tácticos. En enero tuve vacaciones. Regresamos en febrero. En marzo se empezaron a hacer actividades... que para mí era todo nuevo... en el caso mío que era moderno, recién llegado... en esa etapa me fui a hacer el curso de paracaidista a Campo de Mayo, en Buenos Aires... mientras, había gente que se había ido para el lado del sur... habían embarcado en un submarino... y, el día de la toma yo estaba en Campo de Mayo. Ese día a la mañana, en Campo de Mayo... nosotros habíamos dormido ahí, y el que estaba a cargo del curso nos informa de la situación y esperamos órdenes... ese día, a la mañana ya se suspendió el curso y nos dirigimos acá, a Mar del Plata. Y, eso fue el día 3. Llegamos a Mar del Plata, nos informaron de la situación los comandantes, nos dieron permiso para ir a ver a la familia y... dos horas mas o menos, regresamos de nuevo y ya organizaron un grupo para ir a Malvinas a partir del día 5, 4 o 5 de abril. Llegamos a Malvinas en avión... estaba con el grupo de Papasidero, Veliz, el jefe era el teniente Saffi, Chervo, Abad, Mendieta, Altamirano, Digiacomo, Zini, Romero y yo... después, se agregan al grupo Orozco y Giménez... pero en el primer grupo no están, se agregan después, ya estaban ahí...

...nosotros tenemos la particularidad de que como Fuerzas Especiales, cada uno tiene una especialidad anterior. Yo era construcciones, y había otro que era maquinista,

Chervo era control de averías, otros eran artillero y electricista... y cada uno después, cumplía una misión..."

El buzo táctico Antunes continuó su relato: *"... en el gimnasio nos instalamos ahí antes del galeón... hicimos una o dos noches ahí en el gimnasio. Había una casa vecina al lado y vimos cómo la familia inglesa preparaba la turba como el ladrillo de construcción, así... un poquito más grueso, más espesor. La apilonaba bajo techo*

8-1: Buzos tácticos e Infantes de Marina en el aeropuerto.

8-2: El buzo táctico Antunes comiendo en el aeropuerto cuando llegaron.

8-3: Antunes y Altamirano con ropa antigua inglesa. Días tranquilos cuando llegaron y fueron alojados momentáneamente en el gimnasio.

para secar y con eso... hacía como leña... es como si nos enseñaran a usar cosas naturales del lugar para sobrevivir... Ahí sí (en el gimnasio) dependíamos de una cocina para toda la gente y a nosotros no nos gustó y... dijimos, vamos y nos instalamos solos.....y el galeón (el lugar que eligieron para vivir)... prácticamente el Jefe (Saffi) y Papasidero dijeron: -Bueno, esta va a ser la casa nuestra, así que hagan de cuenta que todo esto... ahí nos acomodamos. Fuimos independientes del resto de la gente. Nosotros teníamos nuestros propios víveres, teníamos... las funciones ahí que teníamos que cumplir y... la comida[10], todo lo hacíamos ahí nosotros. Teníamos duchas... calentábamos agua en los tambores de 200 litros para bañarnos... prácticamente no nos faltaba nada... Y en el galeón, sí... eso fue lindo... porque el galeón era parte del muelle[11]... un soporte del muelle que tenían los ingleses, del muelle principal..

...el faro San Felipe, donde estuvo Giménez... primero estuvimos nosotros con Abad... para hacerlo funcionar, después estuvo él...

...el compañerismo fue excelente... yo prácticamente era el cocinero cuando estábamos ahí en el galeón... el compañerismo era excelente... a mí, por ahí me embromaban porque era el más moderno... si había que embarcar en alguno... guardia en un barco y... -Mándelo a Antúnes, que es el más moderno. Yo soy de tierra, decían los otros... ¡Sí!... a mí me gustaban los barcos, porque estaba cómodo..."

Hacer guardia antibuzo en los buques y en el muelle

"...Teníamos tareas de hacer campos minados en las playas... era el relevo del grupo que ya había tomado... se retiró el grupo que había hecho la toma y quedamos nosotros. Bueno, después, las tareas que hacíamos, la que me compete a mí... hacíamos guardia antibuzo en el muelle y en los buques... hacíamos guardia antibuzo

revisando los cascos y haciendo detonación en el agua, con explosivos... depende de la situación... (el equipo de buceo que usaban)el equipo convencional, traje de neoprene, tenía el circuito cerrado con oxígeno y el de aire comprimido, de acuerdo a la tarea los usábamos...

...nos tocaba la guardia en el buque. Por ahí nos tocaba un día, o dos días o tres días... vivíamos ahí (en el buque durante la guardia)... desembarcábamos... en la guardia que éramos tres o cuatro más o menos y después venía el relevo... bajábamos a tierra y embarcaban los otros compañeros..."

¡Una bomba en el buque Formosa!

"... a mí me tocó (hacer guardia antibuzo) en el Bahía Buen Suceso, en el Isla de los Estados y en el Formosa, el buque mercante... el comandante civil era Gregorio y el militar era Ianuzzo... yo estaba a bordo el 1 de Mayo haciendo la guardia con Juan Chervo, él era cabo primero y yo era cabo segundo... después del Formosa pasaba al Carcarañá... y nos sorprendió el ataque aéreo a la madrugada del 1 de Mayo y ya no pudimos desembarcar... nos sorprendió el primer ataque aéreo que hicieron los ingleses, el 1 de Mayo a la madrugada... el barco estaba vacío prácticamente... estaba fondeado en la bahía que por ahí se ve en la foto y en los documentales..."

El buzo táctico Antunes continuó su relato: *"...En las primeras filmaciones se ve el Formosa, que estaba prácticamente a la cabecera de la pista del aeropuerto, se ven las explosiones... se ven las voladuras de las explosiones... a las 11horas ya salimos. Le ordenan al buque irse al continente junto con el Carcarañá. El Carcarañá sale, salimos los dos juntos. El Carcarañá como estaba cargado se va hacia el estrecho de*

8-4: Los buzos tácticos Chervo y Antunes a bordo del "Formosa" y al fondo se ve la columna de humo en Puerto Argentino. Esa imagen fue tomada el 1 de Mayo a las 9 o 10 horas, antes de partir rumbo al continente.

San Carlos. Hasta ahí vamos juntos. Nosotros después de ir ese rumbo, agarramos con dirección a Isla de los Estados... eso fue a la mañana... y a las seis menos cuarto, 17.40, 17.45, fue cuando nos atacó un avión, que para ese entonces, para nosotros era un avión enemigo, un avión inglés... nos bombardeó de frente, de través y después, a la vuelta, nos ametralló de popa, no causándole daño, avería grande al buque ni a personas...

... acordate que el 2 de mayo, cuando lo bombardearon al Belgrano y nosotros andábamos en la zona. Tuvimos suerte... ellos estaban un poco más al sur y nosotros prácticamente estábamos a la altura de Isla de los Estados. Yo creo que a nosotros nos vio el submarino, pero como no era un blanco tan importante, pienso que nos perdonó. Pero, para mí nos vio... si estábamos cerca... porque después, el 2 de mayo atacó el crucero. Y el primero de mayo nosotros navegamos todo el día rumbo a Isla de los Estados..

...después, al otro día, revisando el buque si había alguna otra novedad, se encuentra con que en una de esas bodegas había una bomba de 500 libras sin explotar... y ahí nos enteramos que la bomba era de origen argentino. Ahí se comprueba que el avión que nos había atacado era un avión de la Fuerza Aérea.. un A4B se llama... y después, cuándo no sé... pero nos enteramos que fue un avión argentino... no me acuerdo cuándo fue que nos enteramos que había sido un avión argentino que nos había bombardeado.. en ese momento nosotros no sabíamos nada y así fue mi experiencia en Malvinas como buzo...

...los dos buzos que estábamos éramos Chervo y yo. Y, el comandante militar que era Ianuzzo, al verificar que cae una bomba, nos llama a nosotros dos. Hace retirar a los civiles, que se alejen para un posible desembarco por si la bomba explotaba. Así que verificamos que la bomba estaba averiada en la nariz, donde tiene el tren de fuego, la espoleta, viene a ser el mecanismo iniciador para que estalle el resto, el iniciador, el que hace accionar a la bomba en sí. Ésta se largaba con paracaídas... lanzada con paracaídas... parte de los paracaídas estaban ahí en las plumas de las grúas del buque, estaban enganchados. Bueno, verificando la avería de la bomba, y la parte que faltaba también estaba prendida de la bomba, así que, cortamos los cables que tenía y ahí fue que prácticamente quedó desactivada la bomba...

***Buzo que se desembarcaba de los barcos, barco que se hundía**[32] ... Los buzos que estuvimos en el Formosa... prácticamente no le hicieron nada. La bomba que podía haber explotado, no explotó. Y, si explotaba se hunde porque no tiene compartimiento estanco el buque mercante... no está preparado para la guerra...*

...la revisaron los técnicos (la bomba)... después, de Fuerza Aérea y dijeron que estaba desactivada, que podíamos continuar. Ellos la revisaron en Punta Quilla o San Julián, Puerto San Julián y la revisaron y dijeron que la bomba estaba fuera de peligro, y podíamos continuar a Buenos Aires. A Buenos Aires llegamos el 7 de Mayo a Dársena Norte..."

Volviendo en el Micromar: "fue emocionante"

"...y ese mismo día (7 de Mayo que llegaron a Buenos Aires) viajamos los dos a Mar del Plata, siempre con Chervo. Nos dieron pasaje para la empresa Micromar.

Nosotros no teníamos ropa civil para viajar así en un ámbito civil, de un micro civil... así que teníamos ropa de combate. Los días que tuvimos de navegación en el mar, el buque tenía comodidades, así que nos lavamos la ropa y... ¡Por lo menos estaba limpia!... Así que viajamos de combate, con el armamento guardado en otra bolsa. Una bolsa de tipo especial que tenemos nosotros...

...Y... viajamos en la empresa Micromar vestidos de combate, o sea, de ropa camuflada, mimetizada y para nosotros era una sorpresa. Así que viajamos en el micro. Contamos de dónde veníamos... prácticamente, no dormimos en todo el viaje del trayecto a Mar del Plata, Buenos Aires a Mar del Plata. La gente muy especial con nosotros dos y... nos... nos saludaron, nos besaron, era el furor que estaba en ese momento de Malvinas, la situación que estaba viviendo Argentina, que para nosotros fue muy emocionante. Antes de eso yo ya había llamado igual que Juan a familiares... desde que me había ido a Malvinas no tenían noticias mías y no sabían dónde estaba. Yo cuando estaba en el buque no podía llamar... aparte el buque se encontraba... en el trayecto había momentos que se podía hablar, pero por ahí.. no coincidía si había silencio de radio...

...Bueno y... regresamos a Mar del Plata. Yo me fui a mi casa. Juan se fue a la casa de él también... y nos presentamos el otro día a primera hora. Y, ahí ya nos pusieron en situación para alistarnos de nuevo... y...¡No fue así! Tuvimos la mala suerte de no volver a Malvinas, porque queríamos volver. Por lo menos, yo quería volver, porque había quedado el resto de los compañeros. Y, bueno... mala suerte. No regresé. Me mandaron a Ushuaia y a esperar información. Hasta que recibimos la orden que la guerra había terminado, que Argentina se había rendido. ¡Una amargura! Porque nosotros estábamos esperando para entrar en combate por la preparación que teníamos nosotros. Pero no fue así. Y ahí se terminó para nosotros todo el conflicto bélico..."

El buzo táctico Juan Chervo y su diario de viaje a bordo del "Formosa"

El buzo Juan Chervo,nacido el 31/03/57 en Villa del Rosario, localidad cercana a Jacarí, Entre Ríos, fue uno de los integrantes del grupo de tácticos liderados por el teniente Saffi en Malvinas. Siempre tuvo afición al agua e ingresó en la Marina. En el año 1979 hizo el curso de buzo táctico, y en 1980 ya era miembro de la A.P.B.T., Agrupación para Buzo Táctico. Desde 1984 se desempeñó como buzo civil profesional en la empresa marplatense de salvamento y buceo, Hydroservices. Chervo[13] aportó su testimonio escrito referido a los acontecimientos, que le tocó vivir en el conflicto de 1982. En los difíciles días a bordo del buque "Formosa" pudo volcar sus experiencias, sentimientos e impresiones en un diario de viaje personal, escritos que testimoniaban lo vivido esos días difíciles de Mayo de 1982. Esos relatos fueron transcriptos a continuación.

"CIBUBT CHERVO, JUAN

Atlántico Sur. Domingo 2 de mayo de 1982.

A bordo buque "Formosa" E.L.M.A.

Quiero relatar lo ocurrido el día 1 de Mayo de 1982, lo que mis ojos vieron y los momentos que tocó vivir, orgullo y frustración, coraje, miedo y todo lo que pueda decir que no se me borrará de mi mente a lo largo de mi vida, y agradecer a Dios por habernos iluminado y permitir que en estos momentos pueda estar escribiendo, y agradecerle por haber mantenido la fe y la fuerza necesarias para afrontar instantes difíciles, y conservarme la vida hasta ahora, dándoles tranquilidad a mi esposa y familia que, junto con mis oraciones y la de ellas me han permitido salir de este trance, que aunque conserve el dolor por lo que más adelante mencionaré, no dejaré de mantener en mi corazón, Señor, que te lo debo a ti ya que nuestras palabras han sido escuchadas."

30/4/82: "Presiento que mañana será un día distinto, temo que ocurra algo"

" Viernes 30 de Abril, yo CIBU TÁCTICO CHERVO JUAN CARLOS y mi compañero CS TÁCTICO ANTUNES LUIS, fuimos designados por nuestro jefe de grupo señor TC SAFFI EMILIO, a ofrecerle protección al buque "Formosa", que se encontraba amarrado a Puerto Argentino Islas Malvinas, descargando sus últimos pertrechos bélicos y combustible para un Batallón del Ejército Argentino, a partir de las 21 horas de dicho día con las siguientes consignas: efectuar cargas subacuas cada una hora aproximadamente contra posibles incursiones de Buzos Tácticos ingleses al buque y muelle y control de radar contra algún otro operativo comando. Estas cargas consistían en panes de ½ kilogramo de Fanasul con tren de fuego mecánico, subacuo con retardo de 15 segundos. Encontrándonos a bordo bajo las órdenes del capitán militar señor CC Ianuzzo. Esta guardia se efectuaría con uno de nosotros dos en estado de alerta permanente y otro descansando en el cuarto de derrota hasta el día siguiente a la mañana, que seríamos traídos a Puerto donde se encontraba el grupo de esta manera: el buque terminaría de descargar (sucedió 0400 horas aproximadamente de día 01/05/82), soltaría amarras y permanecería fondeado en el canal de entrada mientras llenaba las bodegas de agua para lastre, el remolcador "Ibyly" bajaría el práctico de a bordo y lo llevaría a bordo del buque "Carcarañá" E.L.M.A. que entraría a puerto y que se encontraba fondeado en las proximidades para descargar material, municiones y víveres para Infantería de Marina, luego de amarrar en puerto, dicho remolcador devolvería el práctico al "Formosa" a la hora que terminara este trabajo y nos traería a Puerto para incorporarnos a nosotros dos a nuestro grupo. Esto era lo que estaba previsto, pero por causas que mencionaré no ocurrió así.

Las horas que doy no son exactas, pero sí aproximadas ya que no pensaba que podía llegar a escribir esto y además, los momentos vividos no lo permitieron porque mi consigna era la defensa y mi ideal era cumplirla y no redactarla.

Estuve apostado de guardia hasta unos momentos antes de que el buque soltara amarras, cuando el sueño me comenzó a notar ya que la noche anterior no había dormido nada, sólo un poco a la mañana. Me hice relevar por el CS Antunes, que estaba descansando. El tiempo en las primeras horas de la noche se mostraba inestable, luego mejoró con una total calma, casi inusual para el clima de las Islas, como un presagio de lo que iría a ocurrir, y esto me hace recordar cuando a la noche el señor Teniente Saffi estuvo en el puente para aclarar unas órdenes con el Capitán

*Mileta de a bordo, que le dije, -**"Presiento que mañana será un día distinto, temo que ocurra algo"**. Y, me dice: -"No creo, puede ser dentro de dos, tres días", "quédese tranquilo". Si bien estaba tranquilo como siempre lo estuve, esa noche no pensaba dormir, total tendría todo el día para hacerlo, hasta que el sueño y la tranquilidad me hizo pensar lo contrario..."*

"Chervo, Chervo, alarma roja"

*"Me recosté en el cuarto de derrota que está a popa del puente de mando, medité un rato hasta que el sueño me venció. Me despierto cuando la mano del cabo Antunes me toma el brazo y me dice, **"Chervo, Chervo, alarma roja"**... salté como un resorte y tomé mis pertenencias, cuando de nada me servían en un ataque aéreo. Al instante casi, el buque empezó a vibrar con las ondas expansivas de las bombas de los aviones ingleses, que atacaban el aeropuerto a escasos mil metros de la bahía donde estaba fondeado el buque. Y el cielo aún oscuro de la madrugada del 1 de Mayo se iluminaba con los proyectiles de las baterías antiaéreas, luego la calma, el combate había comenzado, la claridad del día también. Una leve brisa encrespaba las aguas y al sur sobre las montañas, una neblina se acercaba. Se comenzó a preparar los botes de salvataje para un posible abandono. La alerta roja continuaba, la tripulación interrumpida de su sueño matinal se mostraba nerviosa. Era relativo, algunos serenos y otros con miedo (en el caso de la enfermera y de otros tantos). Las radios uruguayas ya confirmaban el ataque aéreo de los británicos, mientras las argentinas decían no tener conocimiento aún. Las charlas, el nerviosismo se notaba en la tripulación que se paseaba por los pasillos con el chaleco salvavidas colocado sin saber qué hacer, cuando ocho menos cuarto aproximadamente se confirma nuevamente "posible ataque aéreo, buscar refugio en los lugares mejor cubiertos". La claridad del día ya era total, a los escasos tres minutos la primera honda expansiva hizo temblar el buque de las bombas que dejaba caer el primer avión Sea Harrier, que sobrevuela el aeropuerto en forma rasante y en picada, en sentido vertical a la pista, el que dejaba tras de sí un chorro de humo lo que hacía notar que estaba averiado. Cuando sentí la primer explosión no soporté el encierro y salí a mirar a la primer puerta de babor a unos ocho metros de donde estaba. Lo primero que observé fue el avión que echaba humo y se perdía detrás de unas elevaciones, una ráfaga de ametralladora que salpicaba el agua cerca del galeón hundido en proximidades del aeropuerto, el humo que se elevaba del aeropuerto y el segundo avión que aparecía detrás de la elevación entre las nubes y en vuelo rasante desprendía las bombas cercanas a la pista y las edificaciones tapadas por el fuego y por el humo, mientras el cielo se manchaba de puntas rojas y humo de los proyectiles antiaéreos y el avión continuaba su vuelo rasante en zig-zag y así continuadamente los cinco o seis que pasaron envolviendo en llamas y humo el lugar donde dejaba caer las bombas. Mientras, un par de ambulancias del ejército hacía el camino del aeropuerto al pueblo ajenas a la cuestión. Mientras, los aviones continuaban su paso sin mostrar ser alcanzados de lleno que era lo que tanto deseaba, y lo que verlo parecía tan fácil acertarles, que deseaba estar allí en una batería para tirarles, y me daba tanta bronca verlos perderse detrás de una elevación continuando su marcha y dejando un olor a derrota, cuando en las cercanías del aeropuerto cubierto en llamas*

por unos tanques de combustible que ardían, el humo buscaba el cielo inclinándose por la leve brisa. Las ambulancias con su luz roja intermitente se dedicaban a socorrer a los heridos.

Al rato suena la alarma y un avión aparece del lado del pueblo, que más tarde bombardeó el ex –cuartel de los marines, ametrallando la proa del "Carcarañá", que se encontraba a unos 500 metros nuestro del otro lado del paso angosto que es la entrada del pueblo, cargado de municiones que gracias a Dios no le hizo nada. Cuando al instante aparece un misil zizagueando detrás y la elevación me tapa la visual, cuando una explosión acompañada de una enorme columna de humo aparece detrás del cerro. Sin dudas fue un blanco perfecto, y ahí recién sentí una expresión de júbilo que me invadió que tanto deseé sentir momentos antes cuando veía que los aviones pasaban como si fuese un ejercicio."

"Que continúen a bordo"

"Son las cuatro de la mañana y estamos navegando de las Islas Malvinas con rumbo 231 en dirección a Islas de los Estados y a esta hora se tenía programado salir de la zona del bloqueo de las 200 millas, lo cual sería el fin del peligro y la tranquilidad, pero sólo lo reconozco, porque no lo siento ya que en ningún momento salí de las Islas por mi voluntad sino bajo el cumplimiento de una orden dada en el momento de zarpar ya que no era esta la que yo tenía. Finalizado el bombardeo de la mañana cuando eran 10.30 horas el buque recibió la orden de zarpar al igual que el Carcarañá que salió adelante. Cuando me entero voy a hablar con el Capitán, diciéndole que tengo que desembarcar, no demostró deseos de hacerlo. Entonces le rogué que hablara por radio a mi jefe, pero el apostadero estaba evacuado, ya había explosivos y combustible como medidas de prevención.

*Entonces habló con la central y toda la amargura fue mía cuando en un momento de espera dijo –**"Que continúen a bordo"**. Le expliqué en tono de rabia y bronca que nuestra gente tenía dos botes de goma, que en menos de cinco minutos nos vendrían a buscar y que no tenía ningún objetivo que permaneciéramos a bordo, y lo único que me dijo era que me comprendía y que la orden ya estaba dada. Solo me quedó resignarme a continuar el viaje sintiendo la tristeza y amargura de abandonar el lugar y a nuestros compañeros bajo esas circunstancias, quienes nos mantuvimos tan unidos en los días pasados, con la palabra y la fe que así estaríamos y aún más bajo cualquier circunstancia, que en nuestras charlas siempre hemos tratado de darnos voluntad, amistad y fuerza para afrontar lo que fuese."*

"Dios estuvo de nuestro lado"

El viaje continúa. Almuerzo un poco al mediodía ya que no era mucho el apetito que tenía y luego nos quedamos charlando de sobremesa con los muchachos y comentando lo visto. Después nos asignan una oficina de camarote donde colocamos dos camitas. Me puse a mirar unas revistas para olvidarme un poco de la amargura y a las 15 y algo me dormí, cuando a eso de las 18 horas menos 10 me despierta el ruido de unas explosiones. Salto de la cama cuando recién dan alerta roja o ataque

aéreo. Tomo mis cosas y enseguida el eco nuevamente de nuevo disparos. Entonces comprendí que nos estaban atacando y opté por ponerme a cubierto, por lo cual no pude observar nada de lo que diré, será por haberlo escuchado por relatos de algunos tripulantes y las huellas y averías en el buque, dejado por un Harrier y tengo que citar que los daños fueron menores y sólo por obra de la providencia nos hemos salvado, de la manera que nos atacaron, estando totalmente indefensos y a merced del destino. ***"Dios estuvo de nuestro lado"****. El avión hizo tres pasadas. Las dos primeras lanzando dos bombas por vez, de cálculo 500 kilogramos con paracaídas y la tercera ametrallando de popa a proa. Claro reflejo de los impactos dados con certeza pero sin producir averías considerables, pudo haber sido serio uno dado en popa en el cuarto de baterías que rompió los cables sin llegar a producir ningún corto circuito pero sí inutilizándolos. Las dos primeras bombas lanzadas de popa hacia proa, una cayó al agua explotando a unos ocho metros y la otra un poco más lejos. La segunda pasada de proa hacia popa, fueron blancos perfectos y hasta ahora todos aquí nos preguntamos ¿Cómo nos salvamos? Es por eso que digo: "Tuvimos suerte." "Dios nos protegió".*

Una de las bombas al caer chocó en la grúa y se desvió rasgando el paracaídas, cayó al agua y explotó a unos 50 metros. Ésta iba en dirección de caída, tal vez un piso más alto de la cubierta principal a la altura de los camarotes. La dirección que traía reventaría a unos siete metros del camarote donde me encontraba. La segunda bomba la tenemos a bordo y fue descubierta recién hoy a la mañana, que un marinero encontró el agujero con las aletas direccionales de la bomba y restos de paracaídas atracados en el agujero. Está a unos treinta metros del puente de mando y de mi camarote, en la bodega número cuatro, quedando en el primer entrepiso de la bodega con resto de paracaídas sin alcanzar a explotar. ¿Por qué? La bomba mide aproximadamente 1,30 metros de largo por 30 centímetros de diámetro terminado en cono en la punta, con rasgos como ser, una franja amarilla de 10 centímetros de ancho en el centro del cono de la punta, una especie de cruceta de bronce con unas chavetas en el otro extremo donde va fijado el paracaídas. Éste tiene un pilotín similar al de los paracaídas comandados de pecho, accionados a resorte. Lo más curioso de esto que encontramos cuando fuimos a fijar la bomba en la bodega con bolsas de aserrín y cabos y cuñas de madera, ya que estaba deslizándose dentro por los rolidos del buque, es que a esta bomba le faltaba la espoleta de la punta que es la encargada de iniciar el explosivo que contiene el cilindro. Esta espoleta va fijada con rosca fina de unos 15 kilos y tiene forma cilíndrica de unos 20 centímetros de largo por 7 de ancho, introducida en la carga principal.

Hoy 14.30 horas, 02/05/82 navegando fuera de peligro a la altura de Río Grande en Mar Argentino con rumbo 315 grados con un mar agitado y vientos de más de 40 nudos y la vibración del buque me impiden escribir con buena letra. Considero que hemos salido de un trance muy difícil e inexplicable, cuando las únicas razones tomadas, no cabe duda que hemos tenido muchísima suerte. Nos hemos salvados de daños peores cuando pudo haber víctimas fatales y no hay siquiera un herido leve e incluso haber tenido que abandonar el buque bajo condiciones climáticas desfavorables. Este hecho ocurrió a escasas dos millas de la Isla Gran Malvina..."

“Estoy admirado del temple de la mayoría de la tripulación”

“...Estoy admirado del temple de la mayoría de la tripulación que sin ninguna alternativa de defensa se mostró serena y vivió los hechos con absoluta calma digna de coraje y de hombres valientes y con fe y más unidos que nunca.

Me encuentro más que emocionado por la amistad y cordialidad ofrecida por parte de ellos que nunca olvidaré y que me hace sentir muy agradecido. A la hora de la cena la calma era total aunque el peligro no se podía descartar todavía. La cena fue un picado con quesos y fiambres y café. Hubo brindis y emoción, relatos de los hechos en sobremesa, las mejores botellas de bebidas que conservaban fueron destapadas y un clima familiar entre hermanos que luego continuó con mates en algunos camarotes hasta el día siguiente escuchando los noticiosos, entre comentarios de lo ocurrido.”

Fuera de peligro continúa la navegación

“En estos días he dormido muy poco. Recién la noche del 2/5/82 recuperé el sueño atrasado. Esa noche vino a bordo un experto en explosivo a ver la bomba, la que consideró fuera de peligro por haber perdido la espoleta cuyos restos desactivados se encontraron dispersos en la bodega.

Hoy día 03/05/82 con un día de sol hermoso continuará la navegación a la altura del

8-5: El buque “Formosa” donde se sucedieron los hechos del diario del buzo táctico, Juan Chervo. La foto fue tomada cuando llegaba al puerto de Buenos Aires por la señora de Chervo.

Golfo San Jorge. Hemos sacado fotos con algunos de los tripulantes junto a los agujeros de los proyectiles con nuestras ropas y armamento.

Las P.D.F. y las granadas de mano las hemos arrojado al agua por orden del Capitán. Éste desembarcó anoche cuando vino el experto en explosivo.

A bordo me encuentro muy cómodo. Los tripulantes son macanudos. Hemos entablado amistad y nos tratan muy bien ofreciéndonos lo que nos haga falta, ya que no tenemos nada, aparte de las armas y de la ropa que traemos puesta."

"Mi vida y la de varios ha comenzado de nuevo"

"Nuestros compañeros que estuvimos en Malvinas son: TC Saffi, SI Papasidero, CP Abad, CP Digiacomo, CI Romero, SS Veliz, CI Altamirano, CI Zini, CI Mendieta, CS Antunes, CS Orozco y Giménez, buzos salvamentistas (y el que escribe, JuanChervo).

Muchas cosas interesantes o más bien desagradables porque en una guerra por más enemigos que caigan, siempre corre sangre también, y el precio de la victoria es muy alto y deja huellas imborrables en el corazón de los hombres que la viven, tanto dentro como fuera de ella.

Cuando el buque donde estoy surca las aguas y reina la paz, en otros puntos ocurren cosas tristes que nos estamos enterando que amplían la historia de nuestra patria, que defiende la soberanía y quiera la paz, pero nos está costando muchas vidas de nuestros hijos que la defienden con orgullo para que siga siendo libre y soberana. Así como hemos causado estragos en el enemigo, 15 aviones derribados, 2 fragatas, 2 destructores, el portaaviones Hermes averiado, dos helicópteros, intentos de desembarco repelidos, muchas vidas... también de nuestro lado llegan noticias desagradables, como ser las dos lanchas de prefectura hundidas, el aviso Sobrales hundido y otra el hundimiento del crucero General Belgrano, en el cual estuve embarcado en el año 1976 y aparte tengo muchos compañeros y estoy enterado que del total de la tripulación hasta el momento se han rescatado sólo 163 de los ... que son[15] ....

Cuando me pongo a pensar en lo que ocurre es imposible llegar a sentirse bien y cuando pienso de lo que nos hemos salvado el día 1 de Mayo, al ser atacados por el avión y sólo por un milagro de Dios ha permitido que pueda estar escribiendo y que el buque siga navegando, es reconocer que ***mi vida y la de varios ha comenzado de nuevo****. Tengo mucho que agradecer al Señor."*

El testimonio del buzo Andrés Molina sobre el rescate de los náufragos del Crucero General Belgrano

El suboficial principal, Andrés Molina, buzo salvamentista, nació el 4 de febrero de 1954 en San Luis, provincia de Corrientes. Ingresó a la Armada Argentina siendo muy joven, con sólo 15 años. Su primera especialidad fue maquinista y después, se inclinó por el buceo realizando su primer curso en la Escuela de Buceo en el año 1973. Molina

no estuvo en las Islas Malvinas durante el conflicto bélico en 1982, pero le tocó afrontar el rescate de náufragos del crucero General Belgrano. El testimonio del buzo salvamentista Andrés Molina[16] fue el siguiente:

Buscando balsas a la deriva

"...Y en el año 1982 fui destacado en el A.R.A. Gurruchaga, aviso A.R.A. Gurruchaga, donde me tocó la difícil misión de recuperar a los náufragos del crucero General Belgrano... Estando en Tierra del Fuego, en la Isla de los Estados... específicamente estaba haciendo otro tipo de tarea en la Isla de los Estados... cuando se hundió el crucero Belgrano salimos...en un primer momento nos habían dicho que estaba averiado. Por eso, nuestro alistamiento fue orientado a preparar lo que en esos casos se utiliza cuando las embarcaciones se encuentran en dificultades... Pero, una vez llegado a la zona nos enteramos que el barco ya estaba hundido. Y, esto fue al día siguiente que llegamos a rescatar las balsas que estaban a la deriva, y que en esos momentos ya estaban tomando rumbo a la Antártida. Estaban siendo derivadas rumbo a la Antártida prácticamente con un temporal, oleajes, vientos... al final, sobre el final, ya era mar 4, mar 5...

...veíamos las balsas, nos aproximábamos... las amarrábamos al buque. Uno de los buzos siempre se largaba a la balsa para ayudar a aquellos que no podían subir por sus propios medios al buque. Luego, esa balsa tenía que romperla para no confundirla con otras balsas que tenían.....tenían... estaban por rescate... (se destruían)...sí, con el cuchillo de buceo para que se hundiera y no se confundiera con otra balsa que tenía sobrevivientes. Ya de por sí estaban semidestruidas, así que con un pequeño tajo... algunos por sus propios medios podían manejarse, pero había otros que o estaban quemados o estaban lastimados o estaban muertos de frío... un agua semicongelada...

...no estaba solo. Mis compañeros eran: Alberto Bilbao, Jorge Santis, Virgillito Luciano y César Ovelar... para el rescate (usaron)traje de buceo completo, neoprene y patas de rana...

...nosotros llegamos... 24 horas al lugar... al crucero lo habían hundido a las cuatro de la tarde... del día 2 de mayo... el 3 de mayo llegamos a las 4 de la tarde a la zona. Y, bueno, empezamos a rescatar... y el rescate duró... hasta como a las 9 de la noche..el último rescate que ya estaba...tenía la orden del comandante segundo que nadie se largara al agua... vi el agua, vi las balsas, la capacidad estaba rebalsada... así que... fue de noche..."

¡Hombre al agua! .... Atrapados bajo el casco del A.R.A. Gurruchaga

"...a mí me tocó... de noche... uno de los tripulantes de la balsa al querer treparse a bordo, por el efecto del oleaje se cae al agua. Ya era de noche... grandes olas... se lo llevaba la corriente, entonces, tuve que largarme a buscarlo....Yo había llevado justamente a un naúfrago a cubierta baja... para cuando venía hacia arriba, uno de los que estaba en cubierta: -¡Un hombre al agua!- pero dice – No quieren que se largue

más...Y yo dije: Bueno... yo lo voy a buscar... Y me largué. Por suerte lo pude alcanzar y traer... andábamos... yo en la cintura tenía siempre colgadas las patas de rana. Rápidamente, me puse las patas y me largué... olas tan grandes, dudé... me acuerdo perfectamente porque... cuando me iba a largar y vi esas olas... y una vez que estuve en el agua no dudé... era mucho más... para mí era mucho más fácil de lo que... de la sensación que te daba antes de largar... mirá, entrar al agua es otra, el comportamiento es distinto... el agua salada teniendo en traje de goma no hay ningún problema. Te mantenés a flote... no es lo mismo tirarte con ropa que con traje de neoprene... Y, además la preocupación era otra. A mí no me preocupaba ni el frío, ni el agua, nada... en ese momento mi preocupación...¿Cuál era? Alcanzarlo. Porque cada vez lo estaba llevando el oleaje mucho más lejos cada vez...Ya se había alejado mas o menos unos 50 metros del barco. Lo alcancé, pero ya estaba muy agotado el hombre. Lo salvó el salvavidas que lo tenía medio inflado... así que lo único que sobresalía del agua era la cabecita, nada más. Así, que lo alcancé...lo agarré del cuello. Sé que lo agarré y nunca más lo solté... Yo sé que enseguida lo alcancé... y la acción más ardua fue estando debajo del barco... cuando lo traía hacia el barco... el barco en el afán de mantener su proa al temporal... giró máquina así que nos llevó abajo a los dos... y bueno... fuimos a parar... quedamos agarrados de la pala del timón... esa zona bastante peligrosa y además... indescifrable de describirlo porque había momentos que estábamos... el barco nos llevaba abajo... nos arrojaba de la cresta de la ola... se levantaba ... y nos tiraba... en esos momentos, yo no me acuerdo cuánto tiempo habremos estado... ¿Cuánto tiempo? Ahí no tengo noción... si fue 30 segundos, minutos, 5 minutos... yo no sé... yo lo tenía agarrado a él... El barco hace este movimiento en la cresta de la ola (vaivén tipo subibaja)... en la proa... se levanta... baja la ola y el barco levanta la popa... al levantar la popa nosotros respirábamos, al bajar la popa nos mandaba abajo... y que ahí en ese momento... claro, con el afán de querer mantenerlo a flote con vida y que respirara, le gritaba a él... cada vez que levantaba la popa el barco... -¡Tratá de respirar profundo y mantené la respiración!... pero no alcanzaba a decir toda la frase que... yo también tragaba agua... estábamos luchando los dos... por suerte, también paró la máquina porque alcancé a ver cuando giraba la hélice, la tenía ahí... cuando se ve que... y en algún momento me solté (de la pala del timón) y salimos de costado... en algún momento pegué un movimiento hacia el costado y pude salir y me vieron de arriba... hubo muchos que coincidieron, te imaginás, en la oscuridad total... aunque en la popa del barco sí había luz... pero en la oscuridad del agua no tanto, no alcanzaba a iluminar todo... además estaba atento el contramaestre, que me había visto que... fui a buscar a este hombre... así que estaba esperándome. Y, apenas asomamos al costado del barco... hacer llegar el salvavidas... y por suerte... tiraron salvavidas con cuerda... con la que até a mi compañero y lo subieron a bordo... para colmo la cuerda era cortita... no alcanzaba. Entonces, lo levantaron... cuando lo agarraron a él, yo me solté y me quedé en el agua de nuevo... me quedé agarrado de la reja... Y después, me tuvieron que subir a mí... Este rescate fue eso... (se realizó en apnea)sólo traje de buceo (neoprene) y patas de rana...claro él (por el naúfrago del Belgrano) estaba con ropa común...(el nombre del naúfrago rescatado por Molina)...se hizo una investigación... me llamó una sola vez de Buenos Aires... pero pasó en ese momento y nunca más... no me acuerdo... Y, de esa investigación... que la realizó en ese momento el comandante

Gregorio Guillermo...él prácticamente me ordenó que hiciera un informe de lo que a mí me había acontecido, y que en realidad a mí me correspondía una mención. Pero, quedó en el olvido y al día de hoy no sé nada..."

Darles los primeros auxilios

"...nosotros nos turnábamos con los demás compañeros... llevando y trayendo gente... hubo que sacarlos de las balsas y traerlos al buque... había que darle primeros auxilios a la gente que estaba en el agua, estaban todos mojados, sacarles la ropa, darle la manta... ropa... calor... Llegó un momento que no había lugar para nada porque ese barco[17] tenía capacidad para 150 tripulantes y habíamos rescatado más de 300... y... en particular a este hombre tuve que darle mi cama. Y después una vez que volvimos, o sea, a Ushuaia, ahí no terminó el trabajo, por lo menos, el mío. Tenía que ayudar a la cocina, hacer infusiones calientes, caldo... después, en el lavadero ayudar a secar la ropa... porque la mayoría estaba solamente con una manta, y así hasta llegar a Ushuaia el día siguiente..."

8-6: El aviso A.R.A "Francisco de Gurruchaga". Foto gentileza del Teniente Lovito.

El testimonio del buzo táctico Alberto Papasidero

El buzo táctico, Alberto Aníbal Papasidero[18], fue jefe del grupo bajo las órdenes del Teniente Saffi, que viajó a Malvinas luego de la recuperación del 2 de abril de 1982.

Durante la entrevista además de sus vivencias personales en Malvinas, recordó reiteradamente la tragedia del crucero General Belgrano. La fecha de su hundimiento, el 2 de mayo, ha sido la mayor pérdida de una embarcación argentina en la historia nacional. Papasidero como otros buzos tenía amigos en el Belgrano. El pensar en las horas de sufrimiento que soportaron los sobrevivientes sería inimaginable. Todo buzo

8-7: El aviso A.R.A “Francisco de Gurruchaga” amarrado en el muelle de la Base Naval de Mar del Plata en el 2005.

argentino sabe lo que es el frío del agua en el Atlántico Sur; y en especial, un táctico como Papasidero sabe lo difícil que debió ser, la dura exigencia del mar en esas latitudes con temporal.

Miguel Angel Carrizo[19], naúfrago del Belgrano y amigo de Papasidero, escribió un libro sobre sus experiencias. Afirmó que por haber realizado un curso de buzo táctico, aprendió que al mar no se le debe temer sino respetar. Esos conocimientos lo ayudaron a sobrevivir. Papasidero manifestó lo importante del entrenamiento de los buzos tácticos y guardó conmovido el libro dedicado por Carrizo.

Además de la necesidad de recordar a los caídos en el Belgrano, Papasidero expresó un deseo personal: *“me gustaría antes de morir que la Armada abra los archivos de la Guerra de Malvinas y conozcamos cuál fue la actuación de la flota de mar. Quiero saber.”* El 2 de mayo, el dolor por los muertos del Belgrano y el anhelo de conocer la actuación de la flota de mar fueron mencionados varias veces, lo que demostraba el grado de importancia que tenían para Papasidero, un veterano de Malvinas.

Papasidero dio el siguiente relato de sus experiencias como buzo táctico durante la Guerra de Malvinas:

8-8: El crucero “General Belgrano”. Foto gentileza del buzo Juan Chervo.

De Mar del Plata a Puerto Argentino

“...relación del personal de buzos tácticos destacados en el área naval Malvinas... teniente Saffi, Papasidero, Veliz, Abad, Digiacomo, Romero, Zini, Mendieta, Altamirano, Chervo, Antunes... esos dos... que yo los tuve de alumnos estaban allá (los dos buzos salvamentistas) Orozco y Giménez, habían ido a destrabar la hélice del Río Cincel, creo que era un buque de transporte...

... El día cuatro de abril de 1982, el citado grupo anteriormente fue destacado a Puerto Belgrano, más exactamente a la F.A.P.A. La F.A.P.A. era la fuerza de apoyo anfibio... no me acuerdo cómo se llamaba.. F.A.P.A., Fuerza de Apoyo o Fuerza de Desembarco... para incorporarse a la compañía de ingenieros anfibios, a los fines de colaborar en la instalación de campos de minas, de minas terrestres en la zona de Malvinas... el día 6 de abril a bordo de un C-130, de la Fuerza Aérea, un Hércules, partimos de Espora de la Base Aeronaval en vuelo directo a Puerto Argentino... navegación que demandó unas tres horas aproximadamente...

...lo que se sintió al arribar a Malvinas... porque uno siempre sintió hablar de Malvinas, pero nunca sabíamos ni dónde estaban, sabíamos que estaban allá... en la escuela primaria Malvinas... o sea, fue emocionante. A pesar de que el pueblo no valía nada. ¿Qué querés que te diga? Si eran todas casas de chapa... no es una expresión mía, no... yo leí en una publicación [20] militar que un piloto de un Harrier, cuando vio Malvinas se quería morir... acostumbrado a volar en Europa... ¿Vos te imaginás? Al ver Malvinas... son todas casas de chapa, chapa y madera...

...salen de Espora en un C-130 a vuelo directo a Puerto Argentino. Todo parecía irreal, difícil de creer, años escuchando hablar de nuestras islas y ahora... de improviso me encontraba en ese lugar siendo protagonista de una situación tan cara a los sentimientos de todos los argentinos... creo que en el aeropuerto nos reunimos con un grupo de una escuadrilla antisubmarina... y luego fuimos trasladados conjuntamente con una sección de Infantería de Marina, a unos refugios subterráneos de unos 40 por 20 metros, donde por sus características demostraban ser polvorines de una antigüedad de más de 40 años... o sea, llegamos ahí y fuimos a pasar la noche a unos polvorines subterráneos... porque ese siempre fue un apostadero naval inglés. Los ingleses cada vez que necesitaban carbón o necesitaban municiones ahí tenían... era el último puerto amigo que tenían, digamos para sus buques... con una antigüedad de más de 40 años y deduzco esto por las inscripciones en los muros. Había fechas en los muros escritas con carbón... con carbón... Al día siguiente nos destacamos a Puerto Argentino, donde nos instalamos en un club social perteneciente a los kelpers. En ese lugar permanecimos un par de días...

...cuando llegamos a Malvinas había una oficina de Y.P.F. que le proveía el gas y una oficina de L.A.D.E. Líneas Aéreas del Estado. Y también había una sucursal del correo... algo de lo que a través de los años se fue formando dentro de Malvinas... y había alguna maestra que enseñaba castellano... que fue el primer grupito organizado que ya hacía como 10 o más años, que estaba instalado en Malvinas, antes de que fuéramos a tomarla...

...donde estábamos nosotros (el lugar que se consiguieron para vivir solos los buzos)era un buque viejo del siglo pasado (en el muelle)... de 1890... 1880... tal vez un ballenero que había sido reconstruido toda su popa y toda techada [21] *... entonces, vivíamos ahí adentro... ahí había unas puertas en el piso que nos hacían tener acceso al mar, donde teníamos los botes amarrados... directamente bajábamos..."*

Los buzos protegen buques e instalaciones

"...Luego, nos trasladamos al puerto propiamente dicho (se alojaron en el antiguo buque), donde se nos asignó la tarea de proteger instalaciones contra incursiones inglesas e incluso contra los propios lugareños... Porque no sabíamos cuál iba a ser la reacción de los kelpers... y a la vez que organizábamos la descarga de los buques amarrados, caso Formosa e Isla de los Estados. El Formosa era un buque civil, no sé de qué empresa. Y, el Isla de los Estados fue el transporte naval donde estaban Veliz y Romero, que después los ingleses lo hunden ahí... creo que fue en San Carlos, no estoy seguro... en el Formosa hacíamos guardia radar y guardia de radio con Abad, con el turco Abad... Veliz y Romero estaban en el Isla de los Estados, Abad y yo en el Formosa, hacíamos guardia de radio y de radar... y el Buen Suceso... no sé quién estaba ahí...

... a la vez que organizábamos patrulla subacua... esto significaba el recorrido de los muelles y cascos, o sea... ¿Por qué muelles y cascos? Porque si hay una incursión de buzos ingleses lo primero que te van a minar va a ser el casco de un buque, entendés?... Entonces, unas de las cosas que hacíamos era recorrer los muelles y los cascos... cada tanto lanzábamos cargas de profundidad pequeñas, granadas de

8-9: De pie: Antunes, Chervo, Digiaccomo, Papasidero (con un gorro) y Romero. Sentados: Altamirano y Mendieta

profundidad... eran unas granadas españolas que arrojábamos al agua para disuadir... porque estar bajo el agua y escuchar el ruido de alguna granada [22] antibuzo en el agua... cada tanto, cada hora, cada dos horas, u otro tipo de explosivos... especialmente de noche. Si se producen ataques de buzos se producen a la noche, con la oscuridad... porque siempre con la oscuridad uno puede acercarse mejor. Esto último lo hacíamos luego de algunos de los bombardeos aéreos para tratar de detectar y neutralizar algún tipo de mina de fondo... minas de fondo que pusieran los Harriers en el canal de acceso... algunos de los que estábamos ahí éramos buzos antiminado, por eso nos llevaron porque sabíamos trabajar con las minas de fondo...

...las tareas de descarga se veían dificultadas por la poca capacidad de los muelles y depósitos... el muelle era un muellecito que para los kelpers era importante... pero era un muelle pequeño..."

_ Atacan los ingleses y los buzos en el remolcador

"...1 de mayo... fue el ataque... el día 1 de mayo, a las 4.20 horas de la mañana con el cabo Abad, nos dirigimos a un remolcador para dirigirnos al Formosa a buscar al cabo Chervo y al cabo Antunes, para luego seguir nosotros al Río Carcarañá a cumplir funciones de guardia contra buzos enemigos. En el ínterin, se produce la alarma roja que significaba ataque aéreo. Por haber estado navegando podíamos haber disfrutado del espectáculo de las trazadoras y de los misiles...los proyectiles van dejando un trazo. Entonces, cuando nosotros íbamos navegando se produce el ataque aéreo... entonces... ¿Qué vemos? Las trazadoras que pasaban por arriba nuestro y algún tipo de misil de tipo tiger cat. ¡Era un espectáculo! Estábamos navegando y las trazadoras pasaban por arriba del palo de marcación nuestra. ¿Por qué? Porque el radar los va siguiendo a los aviones, es decir, si la trazadora pasa por arriba es que el radar tiene el

avión ahí... podríamos haber disfrutado del espectáculo de las trazadoras y de los misiles tiger cat, pero éstos seguían a los aviones que volaban bajo y pasaban muy cerca de nuestro palo y la cosa no era... no estaba para nadar unos mil metros en esas aguas, o sea... nosotros íbamos con todo el equipo (de Infantería), pero si hacían impacto en ese remolcador había que nadar... nadar en esas aguas no era de lo más lindo. Eran muy frías. Y con el turco Abad nos empezamos a sacar el equipo, sacamos

8-10: Los buzos en el bote, vigilando el puerto.

las botas, viste, por si teníamos que nadar... pero eran muchos metros para nadar, hay que ver si el bobo (corazón) te responde... es muy frío, frío, frío... ahí teníamos equipo de Infantería, no teníamos equipo de neoprene ni nada de eso. Usábamos equipo de Infantería. Muy buen equipo como podés apreciar acá en la foto[33] pero era para andar en tierra, no era para bucear...

...al quedar la ciudad a oscura y el muelle, el cabo Abad y un capitán de apellido Silva, con el visor nocturno que teníamos en el remolcador buscamos el muelle y nos acercamos a él... porque cuando se produce el primer ataque la ciudad queda a oscuras... entonces, perdemos la noción de dónde mas o menos, podía estar el muelle nuestro. Y el cabo Abad en el fusil Fal tenía un visor nocturno. Entonces, empezó a buscarlo hasta que encontró el muelle... el asunto era salir de ahí. ¿Por qué? Porque los tiradores de tierra podían confundir la embarcación nuestra, me entendés... en el ínterin ese, en la locura esa del ataque podían confundir blancos. El miedo nuestro era que alcanzaran a ver al remolcador nuestro y le tiraran al remolcador... por eso teníamos que encontrar el muelle y atracar... no estaba para tener que nadar... cuando llegamos a puerto el ataque había finalizado, y el cabo Chervo y Antunes siguieron en el Formosa hasta Buenos Aires... creo que llegaron hasta Buenos Aires ellos dos... nosotros no los pudimos relevar y ellos siguieron... el buque se fue... cuando vino el ataque, el

buque se fue... no llegamos al buque porque se produce el ataque antes, entonces volvimos al muelle porque el Formosa ya zarpaba y el Carcarañá también... en el Formosa, Chervo y Antunes se vuelven al continente en el Formosa... ellos tienen una linda aventura en el Formosa... zarpa el Formosa y nosotros íbamos al Carcarañá pero no lo vimos en ningún momento, porque apagó todas sus luces. Eran 4.20 de la mañana, 4 y media, todavía estaba oscuro... una vez que apagan todas sus luces, chau... ¿Adónde encontrás al buque? Es difícil... más estábamos en una zona de canales, contra la costa, viste... el buque oscuro todo... y es difícil verlo... la cuestión es que, al Carcarañá nunca lo vimos. Y, la verdad es que no lo vimos nunca. ¡Nunca lo encontramos! ¡Perdimos un buque!... amarramos en el muelle y ahí terminó la aventura del 1 de Mayo. Cuando se retiraron los Harriers nos dimos cuenta de algo importante y era el hecho de haber entrado en combate con una potencia... y con la agradable sensación de que en todo momento nos guiamos como si fuera algo normal. El comportamiento de los navales embarcados en el pequeño remolcador, porque no solamente éramos nosotros, iban otros, fue de extrema tranquilidad y eso es algo que reconforta. Pero, también nos dimos cuenta de la pericia de los pilotos ingleses, atacando a baja altura y de noche, complicado todo con una ligera bruma..."

La patrulla a Bouganville

"...a fines de mayo nos ordenaron formar una patrulla de seis hombres, a fin de dirigirnos a una isla que se llamaba Bouganville. De esa isla teníamos que dar parte por radio cuando aparecían los buques ingleses, o sea cuando aparecía un destructor informar por radio... para que pudiera ser atacado por la aviación naval o la fuerza aérea... en la patrulla estuvo: teniente Saffi, Papasidero, Veliz, Romero, Abad y Zini, seis los de la patrulla. Y en Puerto Argentino quedó Mendieta, Digiácomo y Altamirano... Bueno, en los seis días que estuvimos en Bouganville, no apareció ningún destructor...en Bounganville no hay nada... sólo unas piedras donde nos refugiábamos a la noche. Porque no hay refugio, no hay nada... así que pasamos cinco noches bastante duras... el frío.. fin de mayo... fueron bastantes duras esas noches... bastante frío... no hay leña, no hay nada para hacer fuego, ése es el problema más grande...

....en Bouganville no apareció ningún destructor. Lo único que apareció en Bouganville fueron tres Harriers volando bajo, pero ningún destructor inglés... ellos (los ingleses)desembarcaron en el Estrecho de San Carlos...

...hubo un bombardeo, creo que fue a Darwin y estábamos como acovachados ahí, en la islita esta. Y en un momento de la noche vemos movimiento, pensamos que eran ingleses, viste... no... Era una manada de ovejas que seguía un caminito y pasó frente a nosotros... ¡Casi las fusilamos a las ovejas! No veíamos mucho... teníamos visores nocturnos, pero mucho no se apreciaba. Escuchábamos que venía algo... y era una majada de ovejas... ¿Y quién pasó la noche con nosotros? El perro. El perro se asustó de las explosiones y pasó la noche con nosotros... un ovejero inglés. Pasó la noche con nosotros el pobre perro. Después, a la mañana se fue... y estuvimos cinco noches y al sexto día zarpamos de ahí... porque teníamos dos botes y cruzamos el estrecho de Choiseul... una mañana nos decidimos volver a la Isla Grande, y cuando zarpamos con los botes... aparece un helicóptero inglés, un Sea King. Te digo que era

8-11: Parados de izquierda a derecha: TCBU SAFFI, CIBU ZINI, CSBU ALTAMIRANO, SIBU PAPASIDERO, CIBU ROMERO, CPBU DIGIACOMO, SIBU VELIZ, CPBU ABAD. Los tres de adelante: a la izquierda CIBU MENDIETA, en el medio el buzo salvamentista CIBU OROZCO y a la derecha, el buzo salvamentista CIBU GIMÉNEZ.

un Sea King, porque como yo soy artillero... una de las cosas mías era saber qué tipo de aeronave era la que estaba sobrevolando. Entonces, nos volvimos y nos escondimos en unos pequeñitos islotes que rodeaban esa isla... había unos pastos duros... esos pastos que salen a la orilla del mar... y bueno, nos quedamos ahí como una hora hasta que el helicóptero... menos de una hora, hasta que el helicóptero se alejó. En la otra orilla teníamos escondidos dos vehículos: un Land Rover y un Suzuki. El Land Rover era de Y.P.F., el Suzuki se lo habíamos alquilado a un poblador de la isla...

¡Nos metimos en un campo de minas propio!

"...con esos dos vehículos (el Land Rover y el Suzuki) volvimos a Puerto Argentino y nos enteramos que había caído Darwin, y nos estaban esperando a nosotros para que cruzáramos, porque había que cruzar un pequeño puente para volarlo. Así que una vez que cruzamos el puente lo volaron... y ahí encontramos un pequeño camino arreglado, mejorado, porque el problema en Malvinas era que no había caminos... Puerto Argentino se unía con Fitz Roy, la localidad se llamaba Fitz Roy. Ahí estaba el puentecito, cruzamos el puente y... los ingenieros... una vez que cruzamos lo volaron y... nos dirigimos a Puerto Argentino... y cuando estábamos a unos dos kilómetros de Puerto Argentino, el camino lo habían volado, entonces, nos tiramos a la cuneta. Cuando nos tiramos a la cuneta alguien hace un disparo y aparece una patrulla a lo lejos, haciéndonos señas que paráramos los vehículos. Entonces, vinieron y nos dijeron que nos habíamos metido en un campo de minas propio. El ejército había hecho un

campo de minas y nosotros caímos como boludos... salimos de la ruta y nos metemos justo en el campo de minas y nos pusimos a mirar. Y ahí veíamos las cabecitas de las minas... esas casualidades viste (que no tocaron ninguna y no hubo explosión)... no nos bajamos de los vehículos, le dimos marcha atrás. El único que bajó creo que fue... Romero... Le dimos marcha atrás y salimos por la misma huella, por donde habíamos entrado, viste, salimos por la misma huella y ahí terminó nuestra expedición a... nuestra patrulla a Bouganville... casi termina mal la patrulla. Si hubiera explotado una de esas minas, alguno hubiera quedado...

...nos salvamos del campo minado propio. ¿Sabés cuál es el problema? El cansancio, la falta de sueño te hace perder determinadas facultades, el frío, vos cuando estás agotado... vos después de cinco días comiendo raciones... un poco porque siempre te producen acidez de estómago. Son feas, son cansadoras... raciones de combate son unas cajas de 30 centímetros mas o menos. Y, ahí adentro tenés una lata de albóndiga con arroz... podés tener una lata de carne, tenés cigarrillos, algunas traen una botellita de whisky, fósforo, un calentador[24] ... traen chocolate, caramelos... es una ración para un día... te pueden durar dos días como no son tan ricas, viste, pero digamos que te sacan del apuro...

La falta de sueño, el frío, la mojadura, hace perder determinadas facultades que tiene el soldado... está muy escrito eso... ¡Cuando vos ves un camino volado, no te tirés a la banquina! Nosotros nos tiramos porque queríamos llegar... (para llegar)dimos marcha atrás y como eran cuatro por cuatro los vehículos, nos metimos en la voladura esa y pasamos lo mas bien... en el campo minado (se metieron) porque no pensamos en ese momento... no pensamos que ya estaban tan mal las cosas como para minar un terreno que estaba a la vista de Puerto Argentino. Nosotros veníamos de seis, más días de patrulla, no pensamos que ya estaba tan mal la situación... Llegamos a Puerto Argentino y ahí nos quedamos, no me acuerdo qué día era exactamente... lo único que sé que ya eran los últimos días..."

El lanzamiento de exocets

"...tuve la artillería inglesa que ya estaba castigando la zona de Puerto Argentino... creo que hay una foto de una revista con la casa de un kelper incendiada... por ahí hay una foto de un kelper que le habían incendiado la casa... estaban los cañones de Balza, que era teniente coronel... fuego de artillería... a lo último fue el rescate de la patrulla... lo último o lo anteúltimo, no me acuerdo bien, fue el lanzamiento de los exocets. Una noche nos llevan cerca del aeropuerto porque iban a hacer un lanzamiento de exocet, para evitar algunos golpes de mano inglés. Entonces, íbamos toda la patrulla al lanzamiento de los exocets y... es un espectáculo único... ver ese misil cómo se va elevando... a la noche viste, hasta 150 metros. Después, lo vimos bajar. Empezó a correr a ras del agua, pegó un pequeño viraje a la derecha... hasta que le pegó a un crucero liviano inglés. Vimos cómo hacía blanco. Estaba lejos pero se vio en el fondo del mar una explosión... esta escrito todo eso... no me acuerdo el nombre del crucero... fue el último impacto...

...esos exocets se sacaron de las plataformas que había en algunos destructores de Puerto Belgrano y se los llevó a Puerto Argentino en un trailer... el problema de los

exocets es que los tenés que tirar con cierto ángulo para poder dar en el blanco... no podés tirar un misil a cualquier lado y el misil va, no... tenés que apuntarlo, para eso se llevó un radarcito de Infantería... con ese radar se ubicaba al destructor o al crucerito en este caso. Y ahí se lanzó el exocet, porque estaba dentro de los límites, digamos, del radar propio del exocet. El exocet tiene un radar de búsqueda... digamos... limitado. Se eleva 150 metros aproximadamente, enfoca el blanco, vuelve a bajar y ya desciende..."

Al rescate de la patrulla de soldaditos

"...Cuando faltaban aproximadamente dos días para la rendición de Puerto Argentino, una patrulla argentina quedó aislada en una zona de Malvinas... cerca de Puerto Argentino... era cerquita de Puerto Argentino, no estaba lejos. Estaba más o menos, media hora de navegación. Entonces, teníamos que ir a recuperar esa patrulla aislada... aislada porque esos cinco soldaditos habían quedado huérfanos, quedado huérfanos, viste... creo que había un cabo con ellos... se destaca una embarcación de Prefectura Naval Argentina. Vamos hacia la zona donde nos habían indicado... arriamos uno de los botes y una patrulla se dirige a tierra... para recuperar a la patrulla del ejército que se encontraba aislada. Antes de bajar a tierra... como yo tengo conocimiento de armas por ser de origen artillero, me encomiendan la tarea de que los cubra con la calibre 50, a los que iban[25] a descender a tierra... y la embarcación ésta les da protección por si en algún momento podía aparecer alguna patrulla inglesa. A la hora aproximadamente, vuelve la patrulla argentina con los cinco integrantes del ejército argentino... los perdimos de vista... bajaron a tierra y los perdimos de vista en la ondulación del terreno y, a la media hora, 40 minutos mas o menos, se aparecen ellos con la patrulla. Los subieron al bote, vinieron a la lancha y los subimos. Estaban los chicos, viste, totalmente mojados, hambrientos... porque estaban aislados. Ya no tenían más contacto con su grupo que los había dejado ahí..."

8-12: El buzo táctico Abad a bordo de la lancha de Prefectura con la ametralladora calibre 50.

La rendición: todos juntos en el aeropuerto y al Bahía Paraíso

"...para mí un mal momento fue cuando nos rendimos en Junio... vino un helicóptero volando... me llamó la atención lo que llevaba colgando... hasta que pasó casi por encima mío... era una red... de ahí salían bracitos, piernitas... eran soldados argentinos que los ingleses estaban juntando muertos, y los trasladaban no sé a algún cementerio... no sé... eran 15 o 20 pibitos colgados ahí, todos muertos no... ese fue para mí el peor momento, digamos, así individual... lo vi... bracitos colgando, las piernitas, viste... todos cadáveres... para nosotros los llevaban a algún cementerio. No sé dónde, pero los llevaban o por lo menos a dar sepultura en algún lado... mal momento de ver a los chicos colgando, ponelo (quiere que lo escriba)... en ese momento estaba solo... los muchachos se habían metido adentro... ya nos habíamos rendido y estaban dentro del refugio... y los iba a llamar cuando vi el ruido del helicóptero, y digo para qué los iba a llamar... y me quedé mirando... y tampoco tenía mucho tiempo, el helicóptero pasa bastante rápido... aparte venía volando bajo... ahí se veía la red con los cadáveres... los brazos y las piernas...

.... (continúa explicando los momentos posteriores a la rendición) cuando se produce la rendición nos vamos caminando hacia Puerto Argentino. Llegamos a un puesto de los ingleses y ahí nos desarman... y nos concentran a todos en el aeropuerto. Ni bien, ni mal, ni cinco de bolilla nos dieron. Nosotros siempre como grupito organizado, siempre juntitos, viste... no sé cuántos días estuvimos... cuatro, cinco días... teníamos nuestros víveres... nosotros entonces, nos arreglábamos. Hasta que entró el Bahía Paraíso o ya estaba el Bahía Paraíso. El Bahía Paraíso era un buque, un buque antártico. No era rompehielos, pero era un buque antártico. Se usaba para operaciones en la Antártida. Después, vino un helicóptero del ejército y nos deja en el Bahía Paraíso... fue el día que la Argentina pierde... La Argentina debuta en España y pierde su primer partido... no me preguntes con quién jugaba Argentina...me estaba bañando ahí. ¿Sabés qué lindo? Un baño de agua caliente después de tantos días, una belleza. Nos bañamos ahí, nos cambiamos, zarpamos de Malvinas y vamos a Punta Quilla.."

Sin noticias... el regreso: "para el día del padre y de noche"

Durante la entrevista al buzo táctico, Alberto Papasidero, su señora recordó cómo vivió la ausencia de su marido durante la guerra. El sufrimiento, la angustia y la falta de noticias del mes de junio de 1982, a pesar del tiempo transcurrido se manifestaron de la siguiente manera: *"... yo no tenía noticias 15 días antes de que mi marido volviera... que me dio la sorpresa un 20 de junio, que era el día del padre. Vino de noche... viste... 15 días (sin noticias), tal vez un poco más, nadie me sabía decir nada... Anteriormente sí (durante abril y mayo), porque él me llamaba por teléfono..."*

Alberto Papasidero: -*"Allá había una central telefónica de los kelpers impresionante."*

La señora de Papasidero continuó explicando que: -*" Me hablaba como si estuviera hablándome acá a dos cuadras. Lo que pasa es que después me entré a preocupar porque cuando se cortó, que las cosas se ponían feas... bueno... Yo preguntaba y nadie me sabía decir qué pasaba... porque me decían que había que esperar y que ya me iban a avisar... pero la preocupación estaba porque yo digo –Nadie sabe decirme...*

a la señora de Abad le pasaba lo mismo que a mí, porque estábamos juntos en el edificio Salta y ellos dos eran los únicos que estaban en Malvinas. No teníamos noticias... es bastante triste... (llegó) para el día del padre y de noche."

Alberto Papasidero: -*"Todos llegamos de noche".*

Papasidero finalizó la entrevista narrando la llegada a Mar del Plata: *"...Y, en Punta Quilla nos esperan dos aviones navales, dos transportes, nos cargan a todos los marplatenses. Éramos todos de Mar del Plata: buzos, construcciones navales, comandos anfibios... Éramos todos de Mar del Plata... ah, y los heridos. Venían dos pero en ese avión en particular, no sé en el otro, habría fácil unos 40 heridos de diferente gravedad. Entonces, con esos aviones bajamos en Espora y a los heridos los trasladan al Hospital Naval de Puerto Belgrano... hubo un intento de dejarnos en Puerto Belgrano para que recompusiéramos nuestra salud, digamos... pero nosotros no estábamos muy deteriorados, estábamos bastante bien... de la cabeza y le dijimos al Capitán de Fragata que no queríamos ir al Hospital Naval, que queríamos ir a Mar del Plata... seguimos hasta Mar del Plata y regresamos a la Base en vehículos. Lo peor fue la llegada a la Base Naval. Fue la llegada a la Base Naval y te digo por qué. Porque cuando llegamos nos junta a todos un oficial de inteligencia, en la oscuridad, en la penumbra como siempre trabajan ellos, viste... y nos dicen que no debíamos hablar con la prensa, que no debíamos hacer comentarios de todo lo que habíamos visto, de lo que había pasado. Nosotros, en la p... vida hicimos un comentario de nada. Es la realidad. Yo nunca lo comenté, jamás lo comenté, y a este buen hombre, bueno, lo mandaron. Nos dijo lo que no teníamos que decir, ni la prensa, ni los compañeros, hablar de más. ¡Me molestó! ¡Eso me molestó! Yo no pretendía que me reciban con bandera y banda porque habíamos perdido, pero no de esa manera. En definitiva, nos recibieron como delincuentes, todos en la penumbra, viste. En el primer piso del edificio central decirnos esas cosas... creo que estaba fuera de lugar. Creo que todo estaba fuera de lugar. Creo que estuvieron mal, pésimamente mal."*

El testimonio del buzo táctico José Luis Veliz

El buzo táctico José Luis Veliz, nacido el 03/09/45 fue uno de los integrantes del grupo liderado por el teniente Saffi. Veliz era uno de los "mayorcitos", es decir, de los más experimentados junto con Papasidero. Ambos eran instructores[26] de la Escuela de Buceo cuando se produjo la recuperación de las islas Malvinas. Veliz[27] relató sus comienzos en el buceo y sus recuerdos de la Guerra de Malvinas.

Sus comienzos en el buceo y los equipos subacua

"...¿Cómo empecé a bucear? Fue casualidad. Estando en el Portaaviones Independencia me dicen: -Ahí andan anotando para la Escuela de Buceo... como desde chico anduve en el agua bastante me anoto. Vinimos a la Escuela de Buceo de pase, aproximadamente 50, 54 concursantes en el año 1965. De esos tantos concursantes salimos cuatro. Era una gran... una selección bastante grande por la actividad física y todo lo que demanda ser un buzo táctico...

...(los instructores fueron) Manavela[28] y Morresi...Bueno, de ahí pase a la Agrupación de Buzos Tácticos, que en ese momento estaba dividida en Puerto Belgrano y Río Santiago. Yo voy a Puerto Belgrano... se unifican y la Base Central iba a ser acá, Mar del Plata. Nos trasladamos a Mar del Plata. A partir de ahí es una sola Agrupación de Buzos Tácticos de la Armada Argentina... en 1966, a fines de 1966... En 1967 yo me traslado al ejército a hacer el curso de paracaidismo y bueno... empieza todo lo que es el buzo táctico, con todos los cursos que se puedan llegar a hacer: combate en localidades, combate en el mar...

...en ese momento se usaba... tanto se podía usar el Polifemo... que ya se estaba usando el Oxyger[29] en 1965... a mitad de año llegaron como avanzada para nosotros el Oxiger que es solamente oxígeno puro... y para profundidades, para bucear con mezcla el DC 55. A partir de ahí se inicia la era en que los buzos empiezan a usar mezcla para no tener la descompresión... Y como buceo táctico, o sea combate, el oxígeno puro que siempre se usó para esa actividad... pero ya no es como un equipo como Polifemo que tenía muy poca autonomía. En cambio, con estos nuevos equipos ya teníamos por lo menos cuatro horas en actividad sin salir a superficie..."

Ser un buzo táctico

"...el entrenamiento de buzo táctico... para ser un buzo táctico y decir: -Soy un buzo táctico... tarda aproximadamente entre cuatro, cinco y seis años. Y, tiene que pasar por varios cursos... y, por supuesto, aprobarlos... como por ejemplo, paracaidismo, el curso de comando, andinismo... tiene que aprender. Aunque no haya hecho cursos de andinismo, pero sí tiene que adaptarse a los demás que son andinistas. Tiene que adaptarse y saber... saber combate en localidades, combate en el campo, combate nocturno, combate en el agua, trabajar con los submarinos, hacer escape para hacer una misión de un submarino en movimiento, ingresar al submarino en movimiento, hacer ejercicios con helicópteros, con aviones... el buzo táctico es... para llegar a decir:-Soy un buzo táctico... tiene que haber pasado aproximadamente cinco años, siempre haciendo estos cursos, prácticas, no es un año de curso de buceo y ya soy buzo táctico. Teóricamente sí... soy buzo táctico, pero si quiere decir: -Soy un buzo táctico de la Armada... para que ande bien y confiable, por lo menos tiene que pasar aproximadamente todo eso que he nombrado, o caso contrario es un buzo de escritorio. Y, ***el buzo de escritorio para un caso de guerra no sirve****...*

...en Malvinas... muertos no (no hubo bajas de buzos durante la guerra) pero sí heridos. Por ejemplo... en el primer ataque[30] se hace... buzo táctico y el comando anfibio, que es el comando de Infantería de Marina, es aproximadamente... no digo lo mismo, pero sí se asemeja mucho en su accionar, en el trabajo... tal es así que, la toma de Malvinas, que todos dicen Ejército tomó las Malvinas... ¡No!...el primer combate que toma las islas es buzo táctico conjunto con comandos anfibios. Ahí es donde lo hieren a Giacchino y encuentra la muerte él... Giacchino fue comandos anfibios... García Quiroga también fue herido en ese mismo momento y en el mismo lugar, nada más que fue salvado... era buzo táctico... en ese pelotón se encontraban varios buzos tácticos como comandos anfibios... no hubo bajas de buzos tácticos... eso habla bien de la acción... diríamos que pudo ser suerte. Éramos pocos inclusive

porque el grueso de los buzos tácticos se lo emplea más acá en la costa y no en Malvinas...

...el buzo táctico... no sé si compararlo con un comando americano, porque yo tuve acá un comando americano, después de la guerra que venía de Vietnam y yo aprendí algo de ellos... pequeñas cosas que aprendieron en la selva de Vietnam, inclusive yo estuve de veedor de los ejercicios de ellos... entonces, me quedaron varias enseñanzas... lástima que cuando uno aprende en este país no le dan importancia y se tiene que ir. Yo me fui creo en mi mejor edad de juventud... cuando yo podía empezar a aportar para los chicos que venían, como instructor que era de la Escuela de Buceo... brindarle a la Argentina lo que se aprende realmente en una guerra real. No lo pude hacer. Tuve que irme de la Armada por razones de cambio de política... Yo era instructor de la Escuela de Buceo, nada más que a la vuelta de Malvinas no pude volcar lo que yo había aprendido en una guerra real. Pero, no obstante así, el buzo táctico se prepara en la paz con mucha gente que sabe... dura aproximadamente ese tiempo (de cuatro a seis años la formación del buzo táctico) para decir... bueno, el hombre se siente ya en conocimiento para ir a una guerra..."

Una descripción geográfica de Malvinas

"... el paisaje... pasto ... paja brava. Hay mucho paja brava. Los campos son áridos. No hay árboles. Mucha turba. La turba la usan los malvinenses para quemarla. Se sacan en panes, se guarda, se hace secar y sirve para quemarla para calefacción... montañas, paisaje muy montañoso... Saliendo de Puerto Argentino ya viene el cerro Las Hermanas. Es muy poco transitable la montaña y todo por la turba que hay... turbaderas que hay y mucha piedra. Y, Darwin por ejemplo... Darwin también es un lugar árido... donde tiene una entrada de un canal que va a un costado, donde embarcan todas las embarcaciones que salen a pescar... se protegen de los grandes vientos que hay ahí. No es un paisaje feo. Es un paisaje lindo pero árido. Montañas peladas... que no hay bosque... muy frío, todo muy frío. Hasta en verano el agua es fría. La temperatura en el ambiente también es frío, no es cálido como estamos acostumbrados nosotros... lo que sí vi pájaros en la isla... Lógico, también está el krill. El krill...hay inmensas cantidades ahí mismo en el puerto... se ven cantidades de krilβ[1] ..."

Ir a Malvinas

"...mi llegada no fue el primer día... Yo como que me había sentido decepcionado de no ir a Malvinas, porque yo en ese momento estaba en la Escuela de Buceo como instructor... y no me convocaron para el ataque inicial. En ese tiempo fue como sentirme desplazado... pero el tercer día, segundo día de haber tomado las Malvinas, me comunicaron que tenía que estar el siguiente día en Malvinas... bueno... Y así fue que el día cuatro o cinco después de la toma de Malvinas, llegamos a Malvinas...en un Hércules fuimos... de acá nos fuimos a Río Grande y de Río Grande a Malvinas....

... Y bueno, a partir de ahí se inició nuestra permanencia en Malvinas... tratando de hacer lo que nos habían encomendado, pero allá había un comando general, un comando en jefe... nos dispone las órdenes que va a seguir..."

El rescate de los soldados bajo el fuego cruzado

"...¿Malvinas? Se trató de hacer lo mejor posible todo lo que estaba a nuestro alcance... lo digo públicamente, si se hace público no me molesta, en cuanto a ejército no comparto muchas acciones que hicieron... no es para polemizar, tampoco lo voy a hacer pero, no estoy conforme con el accionar de algunos, no digo todos... acciones como por ejemplo de ir a buscar al jefe de la resistencia de los kelpers, y no me gustó la acción de un coronel creo que era en ese momento... Yo iba a otra misión. Íbamos a tomar un barco que pasaba por la isla pasando información a los ingleses... nos desviamos para cumplir con esa misión y trajimos al hombre. Por suerte no hubo que matarlo... no pusieron las armas en combate... se entregó como buen combatiente... Y a los combatientes se los respeta. Y más se respeta el valor...

... Después podríamos hablar del rescate de algunos soldaditos que hubo... que en esa incursión aeronáutica no quiso ir porque se exponía. Estaba en pleno combate, era combate nocturno... las trasantes iban por arriba nuestro... y por ende, aeronáutica no podía volar por esa zona, porque por lógica... Entonces, nos cruzamos con el teniente Saffi en un bote apoyado por una lancha de Prefectura, que nos hacía de apoyo... que era el suboficial Papasidero de Marina... en el agua nosotros cruzamos la línea enemiga para rescatar cinco soldados y un cabo del ejército, que habían quedado aislados en la península entre el fuego argentino y el fuego inglés... con mucha suerte no hubo bajas. En ese momento pudimos traerlos a tierra, a Puerto Argentino. Y si alguna vez, los chicos esos leyeran... algunos de ellos leyeran lo que yo digo sabrán quiénes fueron a buscarlos... a veces no se sabe quién fue... (fueron...) Yo... con el teniente Saffi... Papasidero quedó afuera en la lancha haciendo... por si entraban los ingleses en combate con nosotros... ellos apoyarían desde una distancia de 500 metros aproximadamente... pero como no hubo... nosotros nos poníamos en comunicaciónpor radio... ellos nos tenían que cruzar con fuego aéreo, fuego antiaéreo y ametralladora cruzada...

...se los saca (a los soldados y al cabo atrapados bajo el fuego cruzado) todos juntos... nosotros... lo que hicimos fue cubrirlos nosotros en una barranca que había, del fuego enemigo que cruzaba por arriba... porque lógico, al tomar elevación un proyectil tira hacia arriba y ....nosotros por el medio podemos pasar... Y, aparte de noche se ven las trasantes, se ven las luces que pasan que son los proyectiles trasantes entonces... se les dio la orden de abandono del lugar de las posiciones que ellos tenían, arrastrarse hasta el lugar donde nos encontramos y de ahí, empezar uno a uno a subirlos al bote... una vez que subieron todos se emprende la retirada... como en esa vez que tuvimos la gran suerte de que no había gente en la orilla del agua de los ingleses... pudimos alejarnos rápidamente... ése sería el accionar de esa noche... eran los últimos días antes de la rendición... no recuerdo cuándo fue la rendición inclusive, pero fue el día anterior a la rendición, el día anterior... fue en Puerto Argentino, fuera de la ciudad en el campo...

...(el motivo de la medalla de Malvinas) creo que la medalla se le dio a todos los combatientes. Yo no recibí ninguna medalla ni ningún reconocimiento por esta razón, de ningún tipo... por Malvinas, lo único que recibí fue esta medalla, que me la dieron, que tengo... e inclusive no me llamaba la atención que me la dieran... Creo que fue

más de 10 años... me la dieron en el 2002... así que 2002 ¡Veinte años! Jamás tuve un reconocimiento de ningún tipo, excepto en el 2002... no tengo aspiraciones al reconocimiento porque yo estuve en el arma porque lo sentía y nada más. Y, creo que fui preparado para eso..."

Buzos tácticos en la custodia de los exocets

"... cuando se tiró las exocets... las exocets se tiraron dos desde tierra... las exocets vinieron... se tiraban desde avión y por primera vez en la historia, tanto para los franceses... prepararon unos generadores en Puerto Belgrano, y con eso iniciaron para hacer un lanzamiento de exocet desde tierra. Se habían tirado de barco en movimiento y desde avión, pero nunca desde tierra fija. Esa noche, estuvimos como custodia de todo ese material, nosotros los buzos tácticos... éramos cuatro o cinco buzos tácticos... se tiró ese exocet que se perdió en el vacío, no dio en el blanco por una mala coordinación del operador se perdió ese exocet... el barco cambió de rumbo en ese momento y después se perdió...

... Y el segundo exocet que se tiró antes del final de la guerra... en la batalla, hundió el cucero liviano que estaba en Puerto Argentino, atacando Puerto Argentino... el último crucero liviano que se hundió... ese fue otro exocet... exocet tirado desde tierra ...(nombre del crucero?)nada... estaba en los diarios, pero hoy por hoy no me quiero acordar...

...(cómo son los exocets?) los exocets... tengo entendido... yo no los conozco muy bien, pero vienen en cajones cuadrados que son las coheteras... como las coheteras de los aviones chicos... que son... misiles chicos. Estas eran unas coheteras pero inmensas... tendrían de un metro, por un metro, por un metro... y tendrán ocho metros, cinco a ocho metros de largo... tienen una cabeza explosiva de 2000 kilos, de dos toneladas... cuando sale el exocet de la cohetera, cuando es lanzado, son una bola de fuego... es una bola de fuego que se eleva para salir del lugar de la montaña... cuando se pone en el agua toma una posición de aproximadamente, creo que es cuatro metros, cinco metros del nivel del agua...

...tiene como todas las armas modernas... tiene espoleta de retardo... que permite que el mismo peso y la velocidad del proyectil... de ese proyectil penetre la zona que va a explotar... entre en la zona, en este caso por ejemplo, a un buque, penetre en el casco y pueda ir más adentro y ahí explote. No explota al tocar el barco, sino que penetra dentro del barco y explota dentro del barco...Sheffield fue el primer barco que le tiraron los aviones... le explotó adentro y por esa razón... Y, el segundo exocet desde tierra, que pegó en el crucero liviano que también se hundió por esa razón... Al crucero Belgrano, los torpedos que le dieron tenían espoleta de retardo. Hoy por hoy, toda arma moderna ya tiene espoleta de retardo... penetran dentro del material..."

"Nos dejás sin protección, nos dejás huérfanos"

"...me viene a la memoria... palabras de un civil... Yo estaba en el buque, creo que... Isla de los Estados, que se hundió... estuba con Antunes en un barco... Íbamos como protección del barco, como custodios del barco..... estuvimos unos días... preparé a

los chicos cómo abandono del barco... Como era personal civil, cada uno con sus diríamos pertrechos... un abandono inminente, rápido y seguro. Me quería mucho la gente a bordo... los preparé de una manera tal, que si hubiera un abandono real pudieran salvarse todos. Yo estaba en Ganso Verde en ese momento con el barco, y llega un despacho al comando del buque, que los buzos tácticos urgente tenían que trasladarse por cualquier medio a Puerto Argentino, que había otra acción para ellos. Cuando me desembarco, se reúnen todos los muchachos estos, civiles y me dicen:
*-**Nos dejás sin protección, nos dejás huérfanos**. Esas palabras a mí me quedaron siempre... porque esa noche, ellos también zarpan por otro lado y mueren todos.. sólo dos se salvaron y siempre me pregunté por qué la vida me llevó a otro lado en ese momento y no me quedé ahí...*

...zarpa y lo hunden en el canal de las dos islas... era un buque de transporte de la Armada, Isla de los Estados... creo que en total... porque ahí cargaron a otra gente, eran treinta personas aproximadamente... 17 civiles, arriba de los 20... Nos dejás sin protección, nos dejás huérfanos... y esa noche lo hunden al Isla de los Estados. Explota el isla de los Estados y se va a pique. Llevaba pertrechos bélicos..."

"Yo no tengo odio por ellos, ni ellos tendrán odio por mí"

"...cae Darwin... nosotros nos trasladábamos hacia Puerto Argentino... en Puerto Argentino... nosotros teníamos que hacer todo por el campo o sierra, o montaña. Pasamos por la estancia de Bouganville donde ya los ingleses habían tomado toda la zona. Y lo hemos pasado de noche para evitar contacto con ellos. Luego, ahí vendría... los argentinos bombardearon los buques en el desembarco de la tropa de ellos... que eso está en la película que tienen los ingleses donde... yo no estuve en el momento pero, por lo que dice la película logramos hacerle tremendo destrozo... lamentablemente es la guerra... yo no tengo odio por ellos, ni ellos tendrán odio por mí. Yo no los conozco ni ellos me conocen, pero la guerra es así..."

La rendición: ¿Are you comando american?

Luego volvemos a Puerto Argentino. Ya empezaron los combates cerca del cerro Las Hermanas, donde se perdieron muchas vidas inglesas, mayormente inglesas. En ese momento se perdieron muchas vidas inglesas, mucho más que las argentinas... pero por qué causas no lo dicen los ingleses o no lo sacan a relucir, será porque había muchos mercenarios y no los tienen en cuenta...

...al llegar a Puerto Argentino... en Puerto Argentino los combates cerca del cerro de las Dos Hermanas, ya se habían iniciado. Entonces, tomamos posición en Puerto Argentino hasta la rendición...

...cuando entrego mi fusil... porque había que entregarlo... con la rendición había que entregarlo... un parafal, un fal liviano con culata rebatible. Como anécdota, me queda de... un comando inglés me ve, me diferencia del resto de la gente. Entiendo que me dice: -¿Are you comando american? ¿Comando American? –Yes... en mal inglés... -¿Cómo anda usted? –Very Good.... –I´m sorry... me saluda militarmente. Me tiende la mano... como lo he hecho yo también, respetando nuestro valor, de cada

comando... Me dice que era comando ex –combatiente de Indonesia. Con mi mal inglés le agradezco nuevamente. Me retiro militarmente saludándolo. Mi fusil se lo guarda él como de recuerdo estimo, porque no lo tiró junto con los demás, sino que se lo colgó al hombro. Y luego yo me voy hacia... lo que es volver al barco derrotado a nuestro país. Ahí termina... lo que podemos decir de Malvinas y ligeramente, porque para hablar de Malvinas hay mucho..."

Placa de la Agrupación Buzos Tácticos de la Operación Rosario,1982

En las instalaciones de la Agrupación Buzos Tácticos de la Base Naval de Mar del Plata, fue colocada una gran placa de bronce con los nombre de todos los buzos tácticos que participaron en el conflicto bélico de 1982. La siguiente lista fue copiada textualmente de dicha placa:

AGRUPACIÓN BUZOS TACTICOS
ARMADA ARGENTINA
OPERACIÓN ROSARIO
ISLAS MALVINAS
"1982"

GEORGIAS DEL SUR
TNCD ASTIZ ALFREDO
TNME CARRILAF JULIO
SIBUBT CELIZ MANUEL
SSENBU RAMOS RAUL
CPBUBT MILLAS GABRIEL
SSBUBT PONCE JUAN
CPBUBT MONTENEGRO JORGE
CPBUBT ZAMUDIO MARIO

DESTRUCTOR A.R.A. "SANTÍSIMA TRINIDAD"

TFCD GARCIA QUIROGA DIEGO
SSBUBT MANSILLA HUGO
SSBUBT CARDILLO JOSE
SSBUBT LOPEZ PEDRO
CPBUBT LEDEZMA JORGE
CPBUBT GOMEZ JUAN
CPBUBT VARGAS ROGELIO
SSBUBT SALAS JUAN

BUQUE DESEMBARCO A.R.A "SAN ANTONIO"
SSBUBT AGUIRRE LUIS
CIBUBT CARI JUVENCIO
CSBUBT LOPEZ IVAN
CIBUBT ALDAVE GREGORIO

SUBMARINO A.R.A. "SANTA FE"
CCD CUFRE ALFREDO
TFCD ROBBIO CARLOS
SIBUBT MURUA JUAN
SIBUBT MORALES DOMINGO
CPBUBT DUARTE RAUL
CPBUBT ORQUERA HECTOR
CPBUBT CARDOZO GREGORIO
CIBUBT ALANCAY JORGE
CIBUBT RIVERO ANTONIO
CIBUBT CORREA OSVALDO
CIBUBT CENTENO EDMUNDO
CIBUBT CUENTILLI VICTOR

PUERTO ARGENTINO E ISLAS MALVINAS

TCCD SAFFI EMILIO
SIBUBT PAPASIDERO ALBERTO
SSBUBT VELIZ JOSE
CPBUBT ABAD HUGO DANIEL
CPBUBT DIGIACOMO ROBERTO
CPBUBT ROMERO LUIS
CIBUBT MENDIETA RAMON
CIBUBT ZINI JUAN
CSBUBT ALTAMIRANO MARIO
CSBUBT CHERVO JUAN
CSBUBT ANTUNES LUIS

NOTAS

1 Centeno, op.cit. El informe consta de cuatro hojas que explican la geografía, la historia y el inicio del Operativo Malvinas. Este relato llegó a mis manos años atrás trabajando como profesora de Ciencias Sociales en la E.G.B. Nº 45. Me pareció pertinente y adecuado incluirlo como un testimonio de homenaje a los caídos en Malvinas. Consultado Centeno para incluir su escrito en este libro, accedió gustosamente. En la Agrupación para Buzos Tácticos se puede ver la bandera inglesa capturada y la navaja que salvó la vida del buzo táctico al recibir el tiro. El desempeño de los tácticos durante el conflicto de 1982 fue exitoso y digno de elogios.

2 Orozco, op.cit. ver bibliografía. El buzo salvamentista Orozco ofreció sus escritos sobre su experiencia en el conflicto de Malvinas. Fue una sorpresa para mí cuando me dijo: *"tengo un buceo en Puerto Argentino en Abril de 1982"* y me preguntó si me interesaba incluirlo en el libro. El trabajo de los buzos salvamentistas en PuertoArgentino durante la guerra no es conocido por la gente. Es mi opinión personal que tenemos que valorizar a nuestros compatriotas. Existen muchos héroes que no están reconocidos.

3 Entrevista realizada el 13/04/05.

4 Nombre del buque de transporte de E.L.M.A., Empresa Líneas Marítimas Argentina.

5 Luego de la rendición pasaron varias noches en el aeropuerto durmiendo en la intemperie.

6 Relato del buzo salvamentista Orozco.

7 Buscaron un lugar donde estar cómodos, juntos,solos, sin que nadie los moleste y hacer su trabajo. ¿Qué mejor refugio para un buzo que un barco desde el cual se podía ingresar directamente al agua? El grupo de buzos de Malvinas se las ingenió para sobrevivir y afortunadamente todos volvieron con vida.

8 Cañones SOFMA de 155 mm con un alcance de más de 20 km.

9 Entrevista realizada el 28/04/05.

10A falta de leña en Malvinas, los buzos observaron cómo se calefaccionaban los kelpers con turba. Hicieron la típica cocina argentina para asador con un tambor de 200 litros. Se las ingeniaron con lo que había.

11 Antunes me explicó que el faro, la pista de aterrizaje y el muelle nunca fueron atacados por los ingleses, porque por lógica no se destruye lo que puede ser útil . El muelle era práctico, seguro y cómodo.

12 ¿Buzo táctico amuleto de la suerte? Parecería increíble pero los barcos que quedaron sin buzos fueron hundidos y dejados fuera de servicio. El único buque, el Formosa que siguió contando dentro de su tripulación con buzos tácticos (Chervo y Antunes), no fue atacado el 1 de Mayo por los ingleses y pudo escapar. De las cuatro bombas que les tiraron, dos explotaron en el agua, una rebotó en una pluma y cayó al mar, la cuarta entró en una bodega pero se le dañó la espoleta y no explotó. El ataque con ametralladora efectuado por un avión, milagrosamente no lastimó a nadie (un proyectil impactó en un inodoro). El Formosa llegó en buenas condiciones a Buenos Aires con la bomba desactivada y la tripulación completa. Para muchos fue un milagro.

13 Textos proporcionados por Juan Chervo y su señora el 02/05/05 para que sean incluidos en el presente libro.

14 Al principio creyeron que el ataque provenía de un avión inglés. Luego, se dieron cuenta que la bomba era argentina. Moro cita el hecho de la siguiente manera: "Cuando se hallaba navegando (el Formosa) a toda máquina, al sur de la Bahía Agradable fue localizado por el

Trueno 1, el jefe de una escuadrilla de A4-B... ignorando que un buque propio podía hallarse navegando en la zona, lo atacó y le ocasionó algunos daños con sus cañones de 20 mm, haciendo impacto con una bomba que se incrustó en la bodega del transporte sin explotar." Op.cit. ver bibliografía, página 152.

15 Eran 1093 tripulantes y se rescataron con vida 770.

16 Entrevista realizada el 18/04/05.

17 El aviso A.R.A. Francisco de Gurruchaga tuvo un destacado papel en el rescate de los náufragos del Belgrano, ya que socorrió a 365, desbordando ampliamente su propia capacidad. Horas dramáticas en las que la tripulación del Gurruchaga tuvo un excelente desempeño, teniendo en cuenta las difíciles condiciones climáticas y la cantidad de rescatados que subieron a bordo.

18 Entrevistado el 16/04/05.

19 Carrizo, op.cit.

20 Papasidero comentó su afición a la lectura de revistas militares.

21 Es lo que se ve de fondo en la foto 8-11, donde posan los 9 tácticos y los 2 salvamentistas.

22 Para explicar cómo era la granada antibuzo Papasidero señaló una botella de licor diciendo "parecido a eso". El cuello de la botella sería la empuñadura de la granada y se arrojaba.

23 Papasidero señaló la foto 8-11 donde están los nueve tácticos y los dos salvamentistas en el muelle de Puerto Argentino.

24 El calentador como lo explicó Papasidero es una chapa que se le puede dar forma cilíndirca y se enciende con una pastilla de alcohol.

25 Papasidero tenía que cubrir y hacer de apoyo al Teniente Saffi y al Suboficial buzo Veliz.

26 Papasidero había sido instructor de buceo del Teniente Saffi. Con respecto al tema de la edad, simplemente como comentario personal, Papasidero tenía 40 años y Veliz 36, ambos estaban en la plenitud de sus vidas con una vasta experiencia. En el otro extremo, los cabos Chervo y Antunes eran los más jóvenes. Creo que era un grupo bien conformado, la prueba es que todos sobrevivieron. La integración, solidaridad y compañerismo fue excelente. Los vínculos humanos fortalecidos por las experiencias vividas continúan a más de 20 años.

27 Entrevista realizada el 11/04/05.

28 Intenté entrevistar a Manavela pero no se pudo realizar. Hablé con él en ocasión de la fiesta del buzo en Noviembre del 2004. Los que fueron sus alumnos, hoy ya retirados, todavía hacen bromas sobre lo duro del entrenamiento. Pero gracias a eso, buzos como Veliz tuvieron la preparación necesaria para ir a una guerra.

29 Varios indicaron que fue el teniente Carosella el que trajo los equipos Oxygers a la Escuela de Buceo.

30 En el relato del suboficial Edmundo Centeno, al comienzo de este capítulo, está la narración del desembarco en Malvinas del 2 de Abril de 1982.

31 Alimento de las ballenas.

CAPÍTULO 9: EL BUCEO PROFESIONAL PORTUARIO

Los buzos del Ministerio de Obras Públicas: el relato de la Señora García

Los buzos del Ministerio de Obras Públicas y su trabajo en el puerto marplatense ha sido un tema difícil para rastrear y conseguir información. La desaparición de esa dependencia estatal durante los años noventa del siglo XX, también produjo la dispersión o simplemente la lamentable pérdida de datos históricos no sólo relativos al buceo.

De la memoria de buzos profesionales surgieron nombres como los "Festas, padre e hijo[1]" pero faltaba el testimonio, la entrevista y alguna foto. La buena voluntad de personas deseosas de aportar al acervo histórico portuario se manifestó en el señor Matías Celestino[2]. Celestino, personaje del Club de Motonaútico muy apreciado por sus conocimientos de navegación, recordó haber visto el trabajo de buzos del Ministerio en los años ´50 y ´60. Además, uno de esos buzos era el marido de una sobrina suya. De esa manera fue posible ubicar a la señora García, quien se prestó a compartir sus recuerdos del trabajo de su difunto esposo Juan, buzo del Ministerio de Obras Públicas.

Juan García nació en Balcarce el 24/06/1925 y falleció en Mar del Plata, el 24/06/1994. A los 10 años conoció el mar por primera vez y fue tal la impresión que tuvo que se asustó. El impacto que tuvo en su infancia lo superó ampliamente, porque años después, Juan García sería buzo del Ministerio de Obras Públicas. El relato [3] de la señora García sobre las vivencias de buceo contadas por su marido fue el siguiente: *"...le dijeron que se iba a jubilar más pronto que iba a ganar mucho más! Pero nada de eso... Mi marido empezó a estudiar en la Base... Benjamín ya era buzo (Benjamín García, buzo compañero de Juan... de casualidad tenían el mismo apellido)... eran del Ministerio de Obras... del ministerio a la base a estudiar, iban a la pileta cubierta... Matemática, Gramática, Geometría, daba todos los exámenes bien...* ***era trabajo insalubre****... pero sabés cuánto cobró (de jubilación)? 230 pesos... se jubiló, no quiso seguir más de buzo... –vos tenés que venir de buzo... no quiso seguir más, pero trabajó muchos años... (en el año)´59 empezó... en el ´59 hizo el curso y luego lo mandaron a Bahía Blanca, a él y a Perez (un compañero)...*

...lo mandaron a Necochea... buscaba cosas... ***una vez quedó bajo la draga y no podía salir****...* ***una vez lo metieron en la cámara****... no me lo contaba enseguida... pasó peligros... los bloques grandes los llevaban y los acomodaban... limpiaban el puerto donde están las lanchas amarillas... sacaban basura, sacaban martillos y cosas que se les caían a los pescadores. Una vez a una señora se le cayeron los lentes, Juan se tiró al agua y se los sacó...*

...el Ministerio de Obras Públicas estaba donde está la farmacia del puerto (enfrente de la Aduana)... estaba ahí... donde hay una casita. Trabajó en el Ministerio de Obras Públicas 44 años... a los 21 años entró al ministerio, a los 33 años hizo el curso... buceó pasando los 50 años. Empezó el curso en el ´59 y trabajó hasta el ´70... no me puedo acordar... ¡En el Ministerio no sabés la cantidad de gente que había! (El movimiento comercial y mantenimiento del puerto empleaba a mucha gente en la década del ´70)..."

Juan García participó en el trabajo de construcción del muelle de inflamables de la escollera sur en la década de 1950. En esa ocasión todavía no era buzo y su trabajo consistía en rellenar los bloques de cemento desde la superficie.

Los recuerdos de la señora de García no pudieron precisar cuánto tiempo usó el buzo el traje standard, “el de la escafandra”. Sin embargo, en sus últimos años de labor subacua utilizaba un equipo autónomo de aire con traje de goma.

El testimonio de María de García puso en evidencia los sacrificios de la tarea de buceo, los peligros corridos y el problema jubilatorio. Este último es un objetivo prioritario de la Asociación de Buzos Profesionales de reciente creación, pero todavía sin solución. El profesional del buceo todavía no es reconocido como merecería.

Los Festas, padre e hijo, Benjamín García y Juan García fueron buzos del puerto marplatense en los años ´60 y ´70, pertenecientes al Ministerio de Obras y Servicios Públicos. La lógica y el sentido común indicarían que debieron existir más trabajadores subacuáticos dependientes de esa institución pero no fue posible obtener más datos. Ojalá en otras investigaciones sobre la historia del buceo en Mar del Plata se pueda recabar más información. El desempeño del personal del ministerio fue fundamental en el mantenimiento de las instalaciones portuarias y de las embarcaciones pesqueras.

9-1: Juan García dentro de la escafandra.
Foto gentileza señora García.

9-2: Buzos del Ministerio de Obras Públicas vestidos con traje estándar. A la derecha, Juan García. A la izquierda, Pérez su compañero. Foto gentileza señora García.

9-3: El buzo del Ministerio de Obras Pública, con traje de "goma" y equipo autónomo de aire a bordo de una lancha. Foto gentileza señora García.

El breve emprendimiento subacuo del Teniente de Navío Carosella

Según testimonios orales[4], a comienzos de los ´60 hubo un emprendimiento en salvamento y buceo dentro del puerto marplatense. Entre 1961 y 1962, un grupo de buzos establecieron una empresa de servicios subacuáticos. Estaba situada enfrente de la Prefectura y funcionó en un galponcito, una casilla de madera pintada de verde donde guardaban los equipos. El líder de este grupo de buzos fue el Teniente de Navío, Carosella. La breve duración y los pocos testimonios orales obtenidos sobre la acción de estos buzos impidieron profundizar la labor que realizaron. El intento realizado fue una muestra del crecimiento de la actividad de salvamento y buceo y que existía un mercado laboral donde se necesitaba al buzo profesional.

De "Alfredo Montes y Cía" a "Chapaleo S.R.L."

Si tenemos en cuenta que una empresa de buceo requiere de un lugar físico, denominado popularmente "galpón", equipos de buceo, compresor de aire, aparejos para armar, bombas de achique, cuadernales, aparejos de playa con anclas y herramientas varias, incluyendo tener la documentación en regla, la primera fue CHAPALEO SRL en 1974. Sus propietarios fueron Alfredo Montes y Manuel Centeno. Con anterioridad existió "ALFREDO MONTES y CÍA", que fue producto del esfuerzo de Alfredo "Chapaleo" Montes. En sus orígenes fue una especie de "cuentapropismo", que fue creciendo económicamente hasta concretarse en la empresa CHAPALEO SRL.

Aprendiendo a ser buzo en el servicio militar

Montes nació el 3/02/1936 en Chillar, partido de Azul. Su infancia se desarrolló en el puerto marplatense nadando en la "laguna", que estaba donde ahora se encuentra el Club Naútico. Según sus propias palabras, en la década de 1940, el puerto era *"mas chiquitito, era un pueblito"* [5] . De esos años también Montes recordó la tragedia de 1946, cuando naufragaron tantas lanchas con pérdidas humanas. ...*"me acuerdo del '46, el galpón, las palomas, la gente esperando...iban las viudas de los pescadores ...", "yo viví casi toda mi vida en el puerto...."*.[6]

Un futuro como buzo en los años ´40 era algo inimaginable. En una crisis de adolescencia luego de una discusión con su padre, Montes se fue a Buenos Aires a la casa de los abuelos. Allí es bien recibido pero bajo la consigna: *"- O estudia o trabaja, vago no!"*. Decidido a permanecer en Buenos Aires, Montes buscó trabajo en los avisos clasificados de La Prensa. Un día salió publicado "*Se necesita ayudante buzo...calle Pedro de Mendoza nº...en La Boca, ver a Homero Fonda..."*. Estaba dispuesto a aprender y la empresa Homerơ Fonda lo tomó como aprendiz. Montes realizó el trabajo de un ayudante buzo de traje pesado, ayudó a vestir, colocó los zapatos de plomo, dio aire haciendo funcionar la bomba y estaba en superficie para hacer lo que fuera necesario.

Por causa del servicio militar Montes retornó a Mar del Plata. Esperó el sorteo cuyo resultado fue como destino la Armada Nacional. Se presentó, llegó la pregunta:

"-¿Profesión o trabajo que realiza?". Respondió: *"-Ayudante buzo"*. Entonces fue destinado como conscripto buzo a la Escuela de Buceo de la Base Naval de Mar del Plata. Debido a su experiencia anterior conocía los equipos y se ganó el apodo de "el bucito del río". El servicio militar en esa época duraba dos años. En el primer año, los conscriptos buzos hacían el curso en la Escuela de Buceo. En el segundo, pasaban a otro destino donde efectuaban el trabajo de buzo, integrando los grupos de las estaciones de salvamento y buceo.

Alfredo Montes fue enviado a la estación de salvamento de Puerto Belgrano. En su ficha personal[8] figuraban la cantidad de horas de inmersiones. En 1957, durante el curso de conscripto buzo fueron 7hs 30'. En 1958, en Puerto Belgrano buceó un total anual de 50hs 15'. Uno de los trabajos que realizó era "colocar tacos". Esa era una tarea de rutina de los buzos que consistía en que, cuando un barco entraba a dique para reparaciones había que asegurar su estabilidad con tacos (pedazos de madera) bajo la quilla y puntales. De esa manera la embarcación quedaba apoyada y bien equilibrada.

Montes fue dado de baja en 1959 y se reintegró a la vida civil, no pensando en volver a bucear. Al poco tiempo cambió de idea. El motivo fue el envío por parte de la Armada de un cheque debido a su trabajo como buzo. La Armada facturaba a las empresas civiles navales por el servicio de salvamento y buceo. Todos los trabajos realizados se registraban y se pagaba al personal civil lo que le correspondía. La sorpresa fue muy grande al ver el monto y se dio cuenta que podía ganar mucho más como buzo que como empleado. Un futuro laboral como buzo era interesante y era un joven emprendedor con *"mucha polenta"*.

El encuentro entre Antonio Diez y Alfredo Montes

La necesidad de trabajar produjo el encuentro[9] entre el joven Alfredo Montes y el buzo más experimentado Antonio Diez. Un aviso de un periódico, El Atlántico solicitó *"...se necesita buzo con equipo para sacar rieles en Orense..."*. Los dos se presentaron y decidieron unirse para poder hacer el trabajo. El buceo lo realizaron con equipos Pirelli, con oxígeno. Montes recordó lo duro e insólito que fue esa labor de Orense. Se trataba de un velero que transportaba rieles, que naufragó y tenían que rescatar la carga.

Un caso especial: el reflotamiento de la goleta "Edelweiss"[10]

El "Edelweiss" era una goleta botada en Inglaterra, con una amplia y reconocida trayectoria en el yachting. Uno de sus propietarios fue Manuel Quintana hijo. Desde 1925 la embarcación estuvo amarrada en el apostadero del Yacht Club Argentino, del puerto de Mar del Plata. Varias veces cambió la goleta de propietario. Una noche soltó amarras y se estrelló contra el espigón C, quedando abandonada a su suerte. Por iniciativa de Fernando "el francés" Denoyé, un visitante asiduo del Club Naútico, se formó la sociedad Edelweiss SRL, junto con un grupo de empresarios. El principal objetivo de la misma era recuperar a la goleta y ponerla en uso con fines económicos.

Sobre el reflotamiento Marengo [11] relató en su libro que ..."*No fue tarea fácil, se*

utilizaron hombres ranas que actuaron desde un navío madre, y por medio de pontones amarrados al casco, fueron haciéndolo emerger lentamente." Es interesante, remarcar la mención a "hombres ranas" porque eso indica que, efectivamente no se usó el traje pesado de escafandra que distinguía a los buzos salvamentistas de la Armada y del Ministerio de Obras Públicas. Por lo tanto, eran buzos independientes y no fueron otros que Diez y Montes, vistiendo los equipos Pirelli de circuito cerrado que proveía la Armada. Eran sólo dos buzos con sus equipos de buceo y les faltaba todo para hacer un reflotamiento. Los pontones mencionados no fueron otra cosa que tambores de 200 litros. A falta de elementos y equipamientos específicos tuvieron que ingeniarse.

Reflotar al "Edelweiss" para los aficionados al yachting era revivir a una leyenda de gloria por sus orígenes, premios y propietarios que había tenido. Montes en su testimonio recordó que salían a la mañana del club Náutico y se embarcaban en el yate de excursión, Victoria, propiedad de Roberto Salas. El reflotamiento fue lento y duró varios meses. Tuvieron que utilizar muchísimos tambores de 200 litros. Arrimaron la goleta a la orilla y empezaron a achicar con una motobomba que les prestó Copemar. No tenían ni guinches, ni plumas, ni ningún aparejo. Fue un reflotamiento a "pulmón", es decir, sólo el trabajo de los buzos sin el uso de ninguna grúa. Lamentablemente, a pesar del exitoso reflotamiento el "Edelweiss" no tuvo mucha vida útil. Tiempo después, se hundió en la costa del sur del Brasil, siendo definitivamente destruído por el mar.

La realización del varadero del astillero de Federico Contessi.

Al principio de la década de 1960, a pesar del aumento de embarcaciones sólo había un varadero, el del Ministerio de Obras Públicas. Federico Contessi se decidió a emprender lo que consideraba el sueño de su vida, su propio varadero para poder botar en él los barcos que construía. Contessi había contraído la responsabilidad de construir dos barcos y necesitaba de manera imperiosa construir la rampa que los deposite en el agua. Su astillero era un galpón precario de chapa, fibrocemento y madera, faltándole la salida para botarlos, es decir, el preciado varadero.

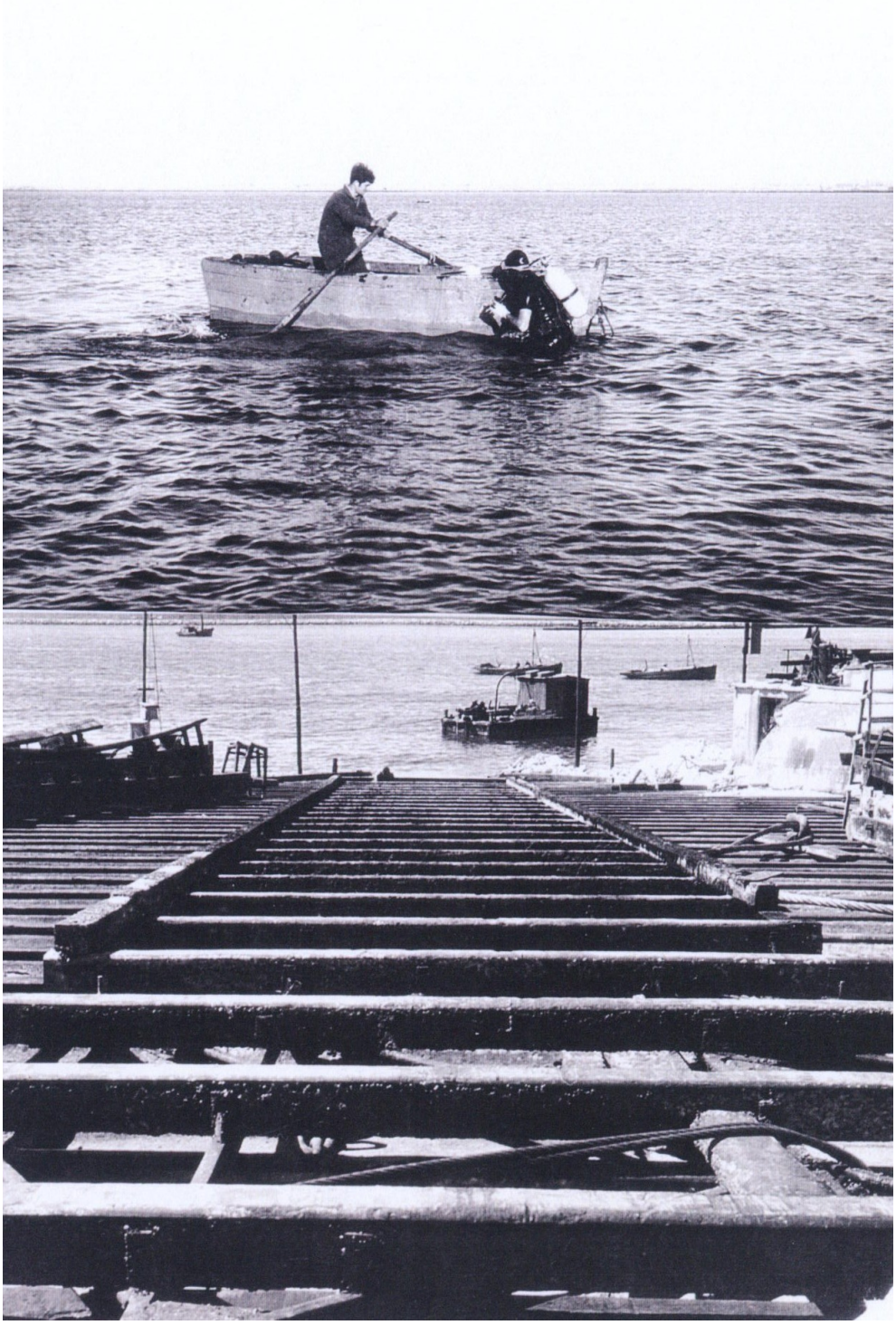
Contessi afirmó[12] que tenía todo organizado para construir los buques, pero el problema del varadero lo desvelaba y angustiaba ya que tenía que estar terminado junto con el barco. En su testimonio recordó las críticas y burlas, mofas sobre *"cómo hace un barco que no puede sacar al agua".* Estaba decidido a que su astillero debía contar con esa rampa. Se contactó con los buzos del Ministerio de Obras Públicas, quienes eran los que trabajaban habitualmente en el puerto pero no hicieron caso a sus requerimientos. La tenacidad y decisión de Contessi lo llevaron hasta Antonio Diez, quien ya era conocido por sus trabajos de buzo. Diez decidió aceptar el desafío de construir la parte subacuática del varadero.

En la entrevista Contessi remarcó su preocupación debido a que no podía ver lo que hacían abajo del agua. En este tipo de trabajo, que era básicamente nivelación y relleno se debía hacer con las medidas justas que permitían la inclinación necesaria porque si hay alguna falla el barco no se movería. Esa es la peor pesadilla de un constructor naval que en la ceremonia de botar un barco, con todo el público presente la embarcación no se mueva o tenga algún otro problema. El prestigio del astillero dependía de una correcta botadura, es decir, de un varadero bien nivelado por los

buzos.

El trabajo del varadero para el astillero Contessi demandó varios meses, posiblemente ocho o nueve. Fue intensivo porque había presión para terminar lo antes posible. La mayor parte, la sección subacua era nada menos que de una extensión de 40 metros. Los buzos cumplieron y el astillero Contessi pudo botar su barco en su varadero propio, pudiendo de esa manera crecer y prosperar como empresa.

9-4: El astillero de Federico Contessi en construcción. Foto gentileza de Contessi.



9-5: Foto superior, “Chapaleo” Montes subiendo al botecito. Foto inferior, en primer plano vista de la parrilla por donde los barcos construidos son botados y al fondo, se ve el pontón de buceo. Foto gentileza de Contessi

Las lanchitas amarillas y el trabajo del buzo.

La flota costera no tenía como costumbre utilizar la mano de obra de buzos y los pescadores no la asociaban con su trabajo aunque las embarcaciones necesitaban mantenimiento subacuo y para efectuarlo eran subidas a superficie. Por mucho tiempo no hubo suficientes aparejos, ni grúas para retirarlas del agua y las sacaban usando el servicio de Francisco Paleó[3] con sus caballos. Hasta 1940, el lugar donde levantaban las lanchitas amarillas y las depositaban en superficie fue la playita del Club Naútico de Mar del Plata. Luego, continuando con Paleo y con esa metodología lo hacían donde

se encuentra actualmente la reserva de lobos y el muelle de descarga, hacia la escollera sur. La maniobra con los caballos era muy engorrosa y con grave peligro de rotura para la embarcación. Desde 1954, cuando la cooperativa adquirió un guinche se pudo mejorar ese servicio. Pero, el ritmo de la actividad pesquera requería más rapidez. La demora de la lancha en tierra significaba perder ingresos. El buzo podía solucionar un problema en diez minutos, sin necesidad de perder un día sacando a superficie la embarcación.

Era necesario crear en el mercado laboral portuario la demanda de la mano de obra, buzo. En ese circuito económico-laboral que crecía en esos años, el joven Alfredo Montes, iba diariamente a la banquina caminando a buscar trabajo. Desde su domicilio en el centro llevaba los equipos al hombro, el traje pirelli, plomos, botellón de oxígeno y cuchillo. Luego de finalizar su tarea subacuática volvía a pie y pasaba por la Base Naval, donde le permitían cargar el botellón con oxígeno. Fueron comienzos difíciles pero tenía mucha voluntad.[14] .

Decidido a conseguir trabajo, Montes se paraba en el muelle y aguardaba la llegada de alguna embarcación con problemas. Si venía alguna lanchita a remolque, se acercaba a ver qué le pasaba. Esperaba ansioso que se hubiera enredado un cable o la red en la hélice, pero si era un problema de motor, no tenía nada que hacer. A veces lo buscaban. La siguiente escena fue real, y muestra cómo era el trato entre los "gringos" y el buzo. Según el testimonio de Montes: *"...un día un pescador entrando a puerto venía cargado y el bote no le respondía...el cable de acero se metió en la hélice en la banquina chica. ¿ Y qué pasaba? El sábado, El Ministerio de Obras Públicas no trabajaba y el domingo tampoco. Entonces, si el lunes se dedicaba a eso perdía el día de trabajo y para un gringo perder el día de trabajo era...matarlo primero, pero no hacerle perder un día de trabajo. Entonces, alguno por ahí le dijo :-¿Y, porqué no lo ves al buzo a ver si te lo saca?*

-¿Qué buzo?

-Ahí está.

El gringo me estaba buscando, iba al trotecito pa cá y para allá. Yo lo había visto pasar. Curioso le pregunté:-Amigo, qué anda buscando, que lo veo pasar para allá y pa cá?

Pescador :-Ma, me dijeron que por acá había un buzo y ando buscándolo.

Montes :-Yo soy buzo.

Pescador :-Ma, a vos te busco, mascalzone.

Montes :-¿Y, qué le pasó?

Pescador :-Ma, no me da vuelta la hélice.

Montes:-Ah, bueno. Ahora vamos a mirar.

El problema era un cable de acero enganchado, como hacía poco que empezaba no tenía herramientas y pedazos de acero podrido se me clavaron en las manos! El cable de acero podrido se parte todo! Me clavé todo pero hice el trabajo." El "gringo" pescador quedó contento y conforme.

El pago era por trabajo, dependiendo si era la red, un cable o un calafateo. Como trataba de hacer clientela, al principio las tratativas entre el buzo y el pescador eran así:

-¿Y, cuánto me cobrás?
-5 pesos.
-No, es mucho.
-Dame 3 y dame pescado.
-Bueno, sí.

En esos años de los ‘60 las lanchitas amarillas trabajaban bien, había ganancia y podían pagar el servicio del buzo[15].

Alfredo Montes y el mantenimiento subacuático de la flota de altura.

Los trabajos de salvamento y buceo en el puerto de Mar del Plata eran realizados por buzos profesionales estatales. En la década de 1960, los responsables de las empresas pesqueras de Argenbel y Pemasud solicitaban buzos al Ministerio de Obras Públicas. El jefe de personal subacuático era Festas y los buzos que dirigía eran la dupla de los García y su hijo, Rubén Festas.

Montes se ofrecía como buzo en la banquina, se había contactado con Diez, trabajaron juntos y siendo el puerto, un lugar donde *“todos se conocen”*, máxime el grupo minoritario de buzos, también se insertó en la flota altura. Trabajó en gran medida para los belgas. Alfredo Montes todavía recordaba los cascos de madera con

9-6: El buzo Alfredo “Chapaleo” Montes con traje de “goma” y equipo autónomo en la década de 1960. Foto gentileza de Montes.

rejillas de cobre de los barcos belgas. La demanda subacuática de mano de obra creció, sobrepasaba la oferta oficial y había trabajo para los buzos, sean estatales o particulares.

La década de 1960 fue el surgimiento del buceo privado. Diez falleció y Montes siguió en la actividad subacuática. Argenbel, Pemasur, Pesmar, Copemar, las empresas pesqueras de altura contrataron los servicios de buceo ofrecidos por Montes, quien concentró los buques de mayor calado durante dos décadas.

Manuel "Cacho" Centeno: "quería ser buzo y no otra cosa"

Manuel Oscar Centeno nació en Tandil, en 1939. Fue convocado para hacer el servicio militar y lo realizó en la escuela de buceo, de la Base Naval de Mar del Plata en 1960. El curso era de poca profundidad hasta sólo 40 pies y se utilizaba el traje pesado con escafandra. Centeno fue destinado a Puerto Belgrano donde cumplió con su trabajo de buzo salvamentista, hasta el 12 de Diciembre de 1961. En su testimonio consideró que en Puerto Belgrano fue donde realmente aprendió a ser buzo con la práctica. Hacía tareas de salvamento, limpieza de cascos, de rejillas de toma de agua de mar, mediciones de fondos, inspecciones de la obra viva de embarcaciones y rescate de objetos caídos .

Al ser dado de baja volvió a su ciudad natal, Tandil. Laboralmente no tenía un panorama muy próspero, sólo podía aspirar a ser empleado. Por lo tanto, Centeno decidió buscar un progreso económico en Mar del Plata y sin dudarlo, se encaminó directamente hacia el puerto. Enfrente a la Prefectura estaba el galpón de buceo del Teniente Carosella, a quien Centeno le pide trabajo como buzo. Carosella le ofrece sólo tareas de oficina y ocuparse del galpón. Centeno **quería ser buzo y no otra cosa**, así que no llegaron a un acuerdo. Ese mismo día, caminando por el puerto marplatense Centeno encontró a Alfredo Montes y le preguntó si le hacía falta un buzo, aclarándole que no tenía experiencia en la flota pesquera. Montes lo aceptó sin ningún problema y según recordó Centeno, le dijo: -"*no hay ningún problema, lo que no se sabe se aprende".* Esto ocurrió a principios de 1962 y desde entonces Centeno trabajó como empleado a porcentaje de "Alfredo Montes y Cía".

Los difíciles primeros años de Alfredo Montes y Cia.

Los años 1963 a 1966 fueron quizás los más duros porque tanto Montes como Centeno sufrieron muchas incomodidades. Ser buzo en el puerto marplatense, sumergirse en agua fría con largos inviernos, era una prueba difícil para el cuerpo humano. Ellos contaban con la ventaja de haber realizado ambos el servicio militar como buzos y eran jóvenes con afán de progreso económico.

Una gran dificultad en esos años era no tener un local para poner todos los elementos de buceo. Un lugar cómodo donde cambiarse la ropa de calle por el traje, ducharse y poder estar era necesario y no lo tenían. Pero, el peor problema era tecnológico. "Alfredo Montes y Cía" no tenía compresor de aire para cargar los botellones. Para respirar bajo el agua usaban equipos de hombre rana pero el botellón lo cargaban con oxígeno. Debido a una cuestión de costos utilizaban botellones grandes de oxígeno

para soldar y hacían trasvase a otro más pequeño. Si bien el oxígeno es tóxico y puede ser mortal superando los ocho metros de profundidad, en el puerto marplatense no corrían ese peligro debido a que en ese lugar no hay inmersiones que superen la presión de una atmósfera (10 metros).

A pesar de la lucha inicial, las dificultades se iban superando. La Cooperativa Marplatense de Pesca les dio un lugar donde guardar los equipos. Estaba ubicado en una planta de harina donde se encontraba el Mercado Concentrador, (ahora demolido y hay puestos comerciales de venta de pescado). Ahí podían bañarse, pero en varias ocasiones tuvieron que hacerlo en la misma Cooperativa, en pleno invierno y con agua fría.[16]

Los buzos civiles, Montes y Centeno, ganaban plata. Debían invertir en equipos pero podían mantener a sus familias y poco a poco, progresar económicamente. La actividad pesquera y económica crecía gradualmente en el puerto marplatense y ellos estaban formando parte, del circuito laboral-portuario. La figura del buzo, trabajador especializado que auxiliaba a las embarcaciones se integró rápidamente. Hay que hacer la salvedad que si bien siempre hubo buzos, éstos eran empleados de la empresa constructora del puerto, luego del Ministerio de Obras Públicas y de la Armada.

La existencia de dos buzos civiles que de manera permanente estuvieran volcados a la actividad de salvamento y buceo, mostraba el creciente desarrollo de la demanda de mano de obra subacuática. Además, según el trabajo encomendado podía ser necesario contratar a otro u otros buzos o ser partícipes de la acción de alguna empresa de buceo de Buenos Aires en Mar del Plata. Hasta hoy día es normal encontrar por una cuestión logística, operativa y económica que si para una tarea importante es designada alguna empresa de otro lugar, se produce una asociación transitoria con los “buzos locales”.

La desvinculación de Centeno de “Alfredo Montes y Cía”.

A comienzos de los años ‘70, el trabajo subacqua creció y Manuel Centeno, no se conformó con el porcentaje que recibía. No quiso seguir trabajando de empleado de Montes y se independizó. Al principio estuvo solo pero luego se asoció a otro buzo, Germán “Pescadito” Ballares. Había mucha actividad en 1971, 1972 y 1973, Centeno y Ballares hicieron su labor de buceo tanto en embarcaciones de altura y costeras. Tenían equipos propios para realizar el servicio pero carecían de compresor de aire y ese aparato tenía un alto costo, por ese motivo seguían trabajando con oxígeno. Los trajes eran de neoprene y usaban válvulas SCUBA.

“Chapaleo S.R.L.” la primera empresa de buceo marplatense

El proceso de creación de las dos empresas civiles, privadas, de salvamento y buceo en la década de 1970, tuvo varios elementos que confluyeron. En primer lugar la decisión de la Prefectura de hacer cumplir la Ordenanza 42/74, que obligaba a formar duplas de trabajo. Un buzo sumergido realizando la tarea encomendada y otro en superficie, listo para ayudar ante cualquier contrariedad. Los buzos eran pocos: Montes, Centeno, Ballares, Toledo, Canal y otros, que pasaron por el puerto. La

formación de las duplas de buceo que conllevó a asociarse para crear las empresas estuvo condicionada por simpatías personales y conveniencias de intereses en común.

Montes cuando estuvo solo debido a la desvinculación de Centeno, empleó a un joven de sólo 17 años, Jorge Canal. Paralelamente estaba Centeno trabajando con Ballares, y también había llegado a Mar del Plata otro buzo, Luis "Indio" Toledo, quien estaba buscando trabajo. Toledo conoció a Centeno, le preguntó si necesitaba otro buzo, éste lo aceptó y empezaron una dupla laboral .

Cuando Prefectura impuso el estricto cumplimiento de la normativa de buceo profesional, esas uniones momentáneas mencionadas anteriormente se deshicieron. De forma lógica los buzos que ya tenían una trayectoria de varios años se unieron. Montes y Centeno se asociaron y crearon CHAPALEO SRL. Los buzos más jóvenes que buscaban integrarse al circuito laboral portuario se asociaron y formaron TOLEDO&CANAL. Por mucho tiempo no fueron una competencia para CHAPALEO SRL ya que atendían distintos sectores de embarcaciones. De esa manera, se constituyeron las dos empresas de salvamento y buceo en el puerto de Mar del Plata en la década de 1970, estables, permanentes y con trabajo todo el año.

Montes y Centeno se especializaban en la flota de altura, la facturación se efectuaba según el trabajo realizado y no era inusual, el cobro en dólares por sus servicios. Centeno recordó que desde 1975 fue cuando realmente empezó a mejorar su situación económica. En la década anterior había sido empleado de Montes a porcentaje; en cambio, desde que era socio ganaba aproximadamente lo mismo que un gerente de banco de esa época. CHAPALEO SRL era la empresa requerida por la flota de altura para el mantenimiento de la obra viva de las embarcaciones.

La principal fuente de ingresos de esta empresa fue el mantenimiento subacqua de la flota de altura y de media altura. En ese grupo se podía facturar cantidades mucho más importantes que en la flota costera (lanchitas amarillas). Uno de los trabajos más comunes en el sector de altura era sacar redes enredadas en la hélice del buque. Todos los testimonios coincidieron en afirmar que, el buzo Montes, más conocido como Chapaleo, había logrado fama dentro del puerto como muy bueno, muy capaz y que sabía muchas *"mañas"* para trabajar. La labor del buzo dentro del puerto tenía características particulares, y uno bien específico era el relativo a las redes de pesca. Por ejemplo, cómo debía hacer para sacar la red, labor aparentemente sencilla pero muy engorrosa. Centeno explicó [17] el procedimiento de la siguiente manera: -*"...vos bajás a una hélice que tiene 4 metros de diámetro. Donde se agarró la red no ves la hélice y tiene cables de acero, cadenas, cabos... Vos decís: -¿Cómo la saco a esto? Y..son mañas. Si vos empezás a cortar todo acero grueso y...sonaste! Hay que empezar a abrir, cortar y abrir . Donde ves un cable de acero, pelar el cable de acero todo, si no lo pelás te traba todo el trabajo. Así es cómo me lo enseñó él (por "Chapaleo" Montes).Y las mañas las vas adquiriendo a medida que trabajás. Si no...Para sacar una red te llevaba cinco días, después ya te llevaba dos. Por larga que sea no más de dos días. Y, redes comunes no más de dos, tres o cuatro horas. "* Retirar la red de la hélice en la flota de altura era un trabajo común. La red más grande es esos años era la de pesca de merluza y tenía alrededor de cien o doscientos metros. Ese tipo de red era la más utilizada porque era la merluza lo que más se pescaba. Por ejemplo, otra

especie como el bonito era sólo pesca de temporada. En cambio, la merluza daba buenos dividendos y se conseguía todo el año.

Chapaleo SRL también participó en trabajos de explosiones subacquas. Lamentablemente, una vez hubo un percance con el explosivo y la onda expansiva impactó sobre el buzo, Roberto De Sanctis, quien estuvo hospitalizado en coma 4 con alto riesgo pero a pesar de la gravedad sobrevivió.

Chapaleo SRL podía ser considerada una empresa consolidada en la década de 1970, dentro de la categoría PYME (pequeña empresa). A veces contrató otros buzos, por ejemplo: Germán "Pescadito" Ballares, Javier "La Mona o el Peruano" Castro Aranza, Daniel "Cóndor" Wildner, Héctor "Tigre" Melengrez, Andrés "Tero" Paradela, el "Vasco" Echeverría, el "Flaco" Ruiz" y Roberto De Sanctis, entre otros.

El puerto en 1974 según mencionan los testimonios era *"más abierto, más sucio, mucho más libre, menos controlado que ahora...en la época de los militares había patrullas pero ahora hay más controles"*. Para que los buzos se unieran y asociaran, con la mentalidad de libertad e independencia que tenían, mostraba claramente que la exigencia de la Prefectura era estricta.

Las empresas de salvamento y buceo del puerto marplatenses era pequeñas en comparación a las de Buenos Aires, localizadas en La Boca. Pero, contratos transitorios, utilización de equipos o buzos, si algún trabajo lo requería era algo usual. "Chapaleo", Alfredo Montes afirmó que participó en el reflotamiento de un par de embarcaciones con la empresa ALMIRON&CIA SRL: el buque pesquero Santa Inés, naufragado en el puerto de Mar del Plata; y el buque pesquero Neptuno, hundido en el puerto de Comodoro Rivadavia. En este último se utilizó una grúa terrestre de 50 toneladas y equipos de bombeo. La asociación temporal entre empresas para cumplir con un trabajo fue una práctica habitual.

La segunda empresa de salvamento y buceo en el puerto de Mar del Plata: Toledo&Canal S.A.

Luis Antonio "Indio" Toledo: el buzo de la prefectura

Luis Antonio Toledo, nació el 11/06/1945, en Deán Funes, provincia de Córdoba. En el Tigre se aficionó al agua y realizó sus primeros contactos con la Prefectura. El servicio militar lo realizó en esa institución y decidió continuar en esa fuerza. En esos años accedió a las primeras experiencias de buceo en un pontón [18] muy cerca de la isla Martín García.

Los buzos de la Prefectura hacían túneles en el fondo del río con una sorbona (manguera con un dispositivo de presión), aprendían a usar explosivos en el agua para romper obstáculos, remoción de objetos que perjudicaban la navegación, a reflotar barcos y arreglarlos. Toledo [19] afirmó que :" *Ahí aprendí cómo se trabajaba con explosivos. Cómo romper cosas abajo del agua con explosivos. Ahí aprendí el respeto por el explosivo...los principios siempre son los mismos. Todo explosivo trabaja por intermedio de gases, todos los explosivos revientan y explotan según la cuota de sus gases. Están los explosivos de alta y los explosivos de baja. Los explosivos de alta*

explotan aproximadamente a 5.500 a 7000 metros por segundo. Y, los explosivos de baja explotan de 3500 a 5500 metros por segundo...están los explosivos militares y los explosivos comerciales..los explosivos comerciales están en las canteras, etc,..son más baratos. Y, los explosivos militares son más estables...habría que hablar mucho de este tema para saber qué es un explosivo, cómo trabaja, cómo está formado,...qué es un explosivo plástico, qué es un explosivo rígido, etc..." Una de las facetas y particularidades de la actividad del buzo salvamentista consistía en participar de la realización de voladuras de restos o abrir canales. Y también había que destacar que dentro de la preparación recibida estaba el acostumbramiento a trabajar a oscuras porque el Río de la Plata no tiene visibilidad. Un buzo no se guiaba por los ojos sino por el tacto.

Luis "Indio " Toledo ingresó a la Escuela de Buceo de la Base Naval de Mar del Plata en 1971, becado para aprender buceo de gran profundidad. Según su propio relato, confirmado por compañeros buzos de esos años, casi tuvo que abandonar el curso por discrepancias disciplinarias. En su formación fue importante el buzo Rolando Castro, más conocido como "La Cachavacha". Parte del entrenamiento fue la práctica en corte y soldadura subacuática. En el tanque de prácticas subacquas a ocho metros de profundidad, había una mesa de trabajo, sobre la cual tenían que cortar cables con cortafierros, usar el martillo, soldar y armar cosas. Los instructores daban las órdenes y los aspirantes a buzos salvamentistas tenían que llevarlas a cabo. Antes de finalizar el curso, había un ejercicio en el que participaban todos los alumnos. Una chata que estaba fuera de servicio era hundida en la dársena de la base. Oficiales y suboficiales buzos la habían desarmado en parte y eran los aspirantes a buzo que realizaban el curso, los encargados de reflotar la embarcación. Esa práctica demandaba entre siete a quince días de trabajo.

La promoción de 1971 fue una de las más numerosas, hecho para destacar porque la aprobación de dicho curso sólo lo lograba una minoría de aspirantes, debido a la exigencia de las selecciones que dejaban afuera a la mayoría. Uno de los promocionados fue Javier "Peruano" Castro Aranza[39], quien venía becado por la Marina de Perú. Este buzo fue luego empleado sucesivamente de Chapaleo SRL, de Toledo&Canal y de otras empresas en Argentina, incluso en el sur en las plataformas petroleras. También aprobó el curso de 1971, Guillermo Luis Balbi, quien fue propietario de Salvamar, una empresa de salvamento y buceo con asiento en Buenos Aires.

El entrenamiento de Marina era imprescindible para poder desempeñarse en Salvamento y Buceo de la Prefectura Marítima cumpliendo con la normativa. A poco tiempo de la finalización del curso, Toledo fue uno de los buzos que participaron en un trabajo importante en el puerto de Mar del Plata. El oficial principal, Osvaldo Amoroso tuvo a su cargo una comisión para limpiar el puerto. En ese momento, había alrededor de 30 buques hundidos que obstruían la navegación. El retiro de los cascos naufragados demandó aproximadamente dos años. Toledo recordó que fue un trabajo "artesanal" todo fue maniobras a mano, con explosivos, con aparejos sin usar grúas. No tenían en esos años los adelantos técnicos que ahora son comunes.

Por cuestiones personales decidió irse de Prefectura y radicarse definitivamente en Mar del Plata. Buscó otras posibilidades de empleo y en una de esas vueltas por el

9-7: Luis Antonio “Indio” Toledo con un equipo bibotella tipo “Cousteau” en la Base Naval, en 1971. Foto gentileza de Toledo.

9-8: Alumnos buzos del curso de 1971 de la Escuela de Buceo. Todavía se usaba el traje estándar, el “pesado de escafandra” en algunas prácticas. Foto gentileza de Luis Toledo.

9-9: Prácticas de buceo en alta mar en 1971. Foto gentileza de Luis Toledo.

puerto, un día se encontró con Manuel Centeno. Había trabajo y por un breve tiempo están juntos. Centeno recordó que Toledo tenía mucha experiencia en reflotamiento, que se le notaba la preparación recibida en Prefectura y en Marina.

Héctor Jorge Canal: aprendiendo a ser buzo en el puerto marplatense

Héctor Jorge Canal nació un 28 de Noviembre de 1954, en San Miguel del Monte, provincia de Buenos Aires. La familia de Canal se trasladó a Mar del Plata. En el puerto la actividad era constante y había trabajo para un adolescente voluntarioso. Las empresas pesqueras y las fábricas tomaban personal y consiguió entrar como empleado de Esdipa, acomodando cajas de conserva. Debido al incentivo económico, buscando un mejor sueldo decidió sacar la libreta de embarque. Pero, luego de dos viajes con un sufrimiento terrible por los vómitos y mareos, Canal admitió que no tenía estómago de marinero. Nuevamente debió seguir buscando dónde colocarse. En una de esas caminatas por el puerto habló con Alfredo Montes, quien ya era más conocido como Chapaleo y tenía los trabajos de buceo más importantes. El diálogo fue así, según lo relató Jorge Canal[21]:

"Montes -Ando buscando un pibe que ayude con el trabajo.

Canal -Acá tenés un pibe.

Montes-¿Vos sabés bucear?

Canal -No, pero aprendo enseguida.

Montes -Bueno, aprendé y veníte para acá."

Las ganas de trabajar sumado a la práctica acuática que tenía fueron factores

decisivos. Canal pidió ayuda a un amigo, Marcelo Beltramino, quien era hijo del presidente del CASE [22], Centro de Actividades Subacuáticas Escualo. Marcelo Beltramino le enseñó a bucear en la pileta Royal. Canal tomó dos clases con él y se fue a trabajar al puerto.

Chapaleo lo tomó como empleado y bajo sus órdenes revisaba los cascos de los barcos. La escuela de buceo fue el mismo puerto. Sólo un buzo salvamentista de Marina, Castro[23] más conocido con el sobrenombre de "Cachavacha", le enseñó cómo cambiar una hélice pero fue una excepción. Jorge Canal [24] recordó en su entrevista los meses que trabajó bajo las órdenes de Chapaleo como muy duros y exigentes, según sus propias palabras: "*Caminábamos como locos acá en el puerto porque no nos daba vehículo (por Chapaleo). Caminábamos con los botellones, esos de oxígeno, el de oxígeno grande, el de 60 litros. Lo llevábamos al hombro, siete u ocho cuadras al tubo ese... con la caja de herramientas, el lastre, los tubos. No, si era una odisea linda!!!!... Siete meses trabajé con él... hice un par de trabajos solo... Cuando estaba con Chapaleo hacíamos los barcos grandes. Centeno y Toledo estaban con las lanchitas amarillas...*"

En el breve tiempo que estuvo con Alfredo "Chapaleo" Montes, uno de los trabajos más importantes fue realizado en el Club Naútico. La empresa de ingeniería subacuática de Alberico Faedo[25], especializada en explosivos fue contratada para abrir la entrada en el sector, donde actualmente se encuentra el puente levadizo y pasan las embarcaciones. Chapaleo le proporcionó un buzo para colocar el material en el fondo, era el joven Canal. Como algo extraordinario para mencionar, Canal bajaba con equipo autónomo pero en vez de patas de rana usaba los botines de plomo del traje pesado y cada uno pesaba 8 kilos. Esa mezcla entre equipo autónomo y equipo pesado violaba las normas de seguridad. Canal trabajaba solo caminando por el fondo. Luego de producirse la voladura, retiraba las piedras usando una canasta. El peso de los zapatones le permitía estar de pie. Hizo esto durante aproximadamente un mes. Esta forma de trabajo no es segura, no se debe efectuar bajo ninguna circunstancia. Algunas de las experiencias vividas por Canal en sus inicios, son inimaginables para los buzos actuales. Luego de siete meses decidió que era el momento de independizarse de Chapaleo. Ya tenía 18 años y había obtenido la patente de buzo profesional de tercera categoría. Al estar habilitado por Prefectura podía ofrecerse por su cuenta, sin depender de otro y mejorar económicamente.

La sociedad Toledo&Canal y el "service de buceo"

La Prefectura inspeccionaba que tuvieran patente, es decir, la habilitación correspondiente y que respetaran las normas de seguridad. Personal de dicha institución vigilaba la banquina y los muelles para detectar infracciones a la ordenanza 42/74. Los más veteranos se unieron capitalizando la experiencia y los más jóvenes se vieron obligados a unir sus voluntades, que era prácticamente lo único que tenían.

Ante esas circunstancias y la imposibilidad técnica, operativa y logística de competir con Chapaleo SRL, Toledo&Canal apuntó al único sector que podía atender en ese momento, es decir, el mantenimiento de la flota costera. Luis "Indio" Toledo para tener trabajo fijo decidió ofrecer un servicio mensual de salvamento y buceo. En esos años

´70, la flota costera era muy numerosa, superando las 150 embarcaciones y tenían una buena ganancia con las capturas. Eran muy comunes las filtraciones de agua, la red enredada en la hélice y sacar la embarcación a superficie llevaba tiempo. Un buzo podía solucionar esos problemas en la obra viva rápidamente. El servicio de buceo se necesitaba permanentemente y era fundamental para los pescadores. Montes y Centeno siempre habían cobrado por trabajo. Para poder competir, Toledo les propuso a los patrones el pago de un abono mensual, por una contraprestación de atención exclusiva. A cambio, se comprometió a atenderlos las 24 horas, y solucionarles el problema que tuvieran en la obra viva en el momento. Para los patrones de las lanchitas amarillas era un servicio muy conveniente. El buzo bajaba, sacaba la red enredada en la hélice y podían salir de vuelta a pescar. Era un "service de buceo" con dedicación exclusiva. En estas circunstancias se produjo la dupla laboral Toledo y CanaL. [26] Se pusieron de acuerdo en conformar una sociedad al 50% cada uno y sólo con un botellón y un cuchillo empezaron. Según el recuerdo de Canal se unieron laboralmente un 14 de Mayo de 1974.

Los patrones pescadores aceptaron gustosamente el ofrecimiento de Toledo. El pago por trabajo era más caro. Y además, perder un día de pesca en la época de temporada de anchoíta en los meses de Agosto, Setiembre y Octubre, era un alto costo económico cuando un buzo les podía solucionar el inconveniente. Si se rompía el timón, si la red se metía en la hélice, si había alguna filtración, el buzo la solucionaba.

9-10: Los buzos, Luis Toledo y Jorge Canal, en sus comienzos.
Foto gentileza de Héctor Jorge Canal.

Así se fue incrementando el buceo de salvamento portuario en Mar del Plata. A mediados de la década de 1970, el buzo civil, independiente y privado era un integrante más del movimiento laboral portuario .

Así surge la dupla laboral Toledo y Canal con mucha voluntad de trabajo pero les faltaba equipo: no tenían compresor de aire para cargar los botellones, usaban oxígeno puro, pero no el medicinal, sino el de soldar. Con respecto a este tema, si bien el equipo autónomo fue diseñado para funcionar con aire, comprar un compresor de aire era algo inalcanzable al principio. Luis Toledo[27] manifestó: "*tenía solo un cuchillo en la boca... un equipo autónomo, botellón, válvula, patas de rana y la chaqueta, porque no tenía traje de goma. Era pobre. Y buceaba con oxígeno puro porque no tenía compresor de aire...lo compraba donde tenían oxígeno para soldar. El oxígeno es todo igual. El de soldar, el medicinal y el de bucear. Nada más que envasan los botellones blancos para los hospitales, para las clínicas; y, para soldar botellones azules. El porcentaje es el mismo y la pureza igual. Entonces a mí no me pueden decir: -no, porque te van a quemar los pulmones, no señor!...buceaba hasta cinco metros porque yo sabía que la seguridad del buceo, la seguridad del oxígeno era de 7 a 10 metros . Y, me hacía muy bien porque me oxigenaba muy bien. Hasta cinco metros podía bucear.*"

En esos inicios sólo tenían un traje de goma y lo compartían. Hay que hacer la salvedad que debe ser de la talla justa del buzo y en ese aspecto había una notoria diferencia de tamaño entre "Indio" Toledo y Jorge Canal. El primero debía doblar lo que sobraba en los tobillos; y a Canal los pantalones le llegaban debajo de la rodilla. Se lo sacaba uno y lo usaba el otro, debían turnarse para usarlo y sufrieron muchísimo frío, tanto en el agua como afuera. Había que estar con "la goma " (así le decían al traje) puesta y listo para cualquier emergencia. Por más de un año, Canal buceó sin botas de neoprene. Para calzarse las patas de rana se ponía medias de lana y arriba bolsitas de polietileno. De esa manera trataba de preservar el calor de los pies.

Canal recordó[28] que: *"...mis equipos personales no fueron variando, se fueron agrandando, entendés? O sea, cuando en la época que yo buceaba con Toledo... yo buceé como un año y pico sin botas. Me ponía medias de lana y bolsitas de polietileno para poner un pie en el agua. Luego, como una consecuencia de trabajo, más trabajo, más trabajo, fui incrementando lo que sea artículos de buceo. ¿ Pero cuál era la necesidad mía prioritaria? Llevar el alimento a la casa. Tenía que llevar el pan a mi casa, aunque te digo que pasé más frío que ...pero me las banqué, eh..."*

Ambos, tanto Toledo como Canal recordaron sus comienzos como épocas de mucho sacrificio, pero eran jóvenes y querían progresar. Sus testimonios y afirmaciones fueron siempre corroboradas por testigos de esos años. No tenían horario de trabajo porque dependían del movimiento de las embarcaciones. No había límites para la cantidad de horas sumergidos, podían ser tres, cuatro o diez. En la época de anchoíta, se cambiaban a la una de la tarde y recién se sacaban el traje a las dos o tres de la mañana, antes de que salieran las lanchitas. Hacían treinta ó cuarenta embarcaciones por día y se turnaban para hacer guardia, una semana cada uno. Cuando los necesitaban tenían que estar listos. Muchas veces estaban todo el día ocupados y prácticamente vivían en el agua. Como una consecuencia del trabajo subacuático, pudieron mantener a sus familias y comprar materiales y equipos de

buceo.

El acuerdo que realizaron con la Sociedad de Patrones y que pagaba Coomarpes, luego fue imitado por la Mutual de Pescadores. Esas dos últimas instituciones controlaban cada una aproximadamente el 50% de la flota costera. Como los buzos debían cargar con los equipos a cuestas, la Sociedad de Patrones Pescadores les cedió un pequeño lugar, de 2 x 2 metros, bajo una escalera al lado de la cooperativa. Luego, Toledo y Canal pudieron comprar una casilla, la cual fue la primera comodidad que tuvieron y la ubicaron en un lugar que les proporcionó la Sociedad de Patrones. Por primera vez pudieron disfrutar de baño, cocina y cucheta propia ya que antes estaban prácticamente en la intemperie. Los buzos necesitaban poder guardar los equipos, lugar donde limpiarlos y dejarlos secar, poder bañarse, descansar en los momentos libres, cambiarse en un lugar cálido, poder tomar algo, etc. Entre un trabajo y otro a veces tenían que esperar con “la goma puesta” (el traje de buzo), y no era lo mismo aguardar en una casilla que al aire libre en pleno invierno. Ese fue el primer “localcito” de salvamento y buceo de Toledo&Canal donde los podían localizar, buscar para tratar un trabajo y no andar deambulando. La casilla fue un gran incentivo para seguir creciendo con mentalidad de empresa e invirtiendo en equipos de buceo.

9-11: La primera casilla “galpón” de Toledo&Canal. El salvavidas con la leyenda “Buzos Company”. Foto gentileza de Luis Toledo.

9-12: Luis “Indio” Toledo con traje de buzo en la banquina marplatense.

La tragedia del Marlin y la acción de los buzos.

La comunidad pesquera de Mar del Plata ha perdido muchos de sus integrantes en el mar. Naufragios y accidentes se han llevado numerosas vidas. La mayoría de las veces, esos dramas ocurrían lejos de la costa. La desgracia del “Marlin” y su tripulación fue observada por una multitud, a pleno día y con buen tiempo. Produjo una conmoción inenarrable y una sensación de impotencia, por no poder evitar lo que sucedía a pocos metros del puerto. Las vicisitudes padecidas por los que debieron efectuar el rescate fueron registradas jornada a jornada por los diarios. La participación de los buzos de la Sociedad de Patrones Pescadores tuvo una gran relevancia.

En 1974, el “Marlin” era el único pesquero de media altura dedicado a la captura de tiburones. Estaba habilitado para la pesca costera con autorización para 100 horas de ausencia y un radio de acción de 100 millas. Su casco era de madera y sus características eran:

-Eslora: 19,70 mts.

-Manga: 5,40 mts.

-Puntal: 2,08 mts.

Tenía una capacidad de 44 toneladas. Estaba matriculado con el número 4501. Su capacidad de pesca estaba estimada en 800 cajones de 40 kilos de pescado cada uno. Llevaba a bordo una tripulación de 10 hombres. Su capitán, Horacio Salvini, era considerado uno de los mejores pescadores, con más de tres décadas de mar. El motorista era Salvador Tringali y los acompañaban: Angel Raciti, Antonio y Oscar Alonso, Joaquín Pennisi, Pablo Salvini, José Solsona, Francisco Blandino y José Salvini.

En el mes de Noviembre de 1974, el viernes día de Todos los Santos por la mañana partió a la zona de Querandíes. Allí pescaba tiburones distribuyendo en el lugar, espineles

y redes. Era una jornada calma, tranquila. La captura fue abundante tanto que luego, avisaron por radio para que estuviera esperándolo el camión listo para cargar. El regreso a puerto fue con viento de popa, sol radiante y mar tranquilo. Las perspectivas eran óptimas. Sin inconvenientes se acercaron a Mar del Plata. Desde la escollera norte, turistas, pescadores deportivos y paseantes, se distraían mirando la caravana de embarcaciones que habían finalizado su pesca y retornaban a puerto. De repente, alguien gritó: -Se está hundiendo una lancha! Ante un público impotente, el "Marlin" dio una vuelta campana y naufragó.

Posteriormente, el comunicado oficial de Prefectura manifestaba que, *"A las 18.45 de hoy, a mil metros del canal de acceso al Puerto de Mar del Plata, se hundió el pesquero Marlin".* Enseguida empezaron las acciones de rescate pero lamentablemente ninguno sobrevivió. La comunidad pesquera se puso a disposición del operativo, el cual estuvo a cargo de las autoridades de la Subprefectura Marítima. El cadáver de José Solsona flotaba cerca del naufragio pero, de los otros tripulantes no había señales. Muchos pensaban que estaban atrapados dentro de la embarcación. La ansiedad de la gente era muy grande y pedían que los salvaran.

En estas circunstancias, tres buzos viajaron desde la Capital Federal enviados por la Subprefectura. La Sociedad de Patrones Pescadores aportó a Ballares (Pescadito), Jorge Canal y Luis A. Toledo. Los buzos embarcaron en el buque Santa Lucía. El subprefecto Maggi dirigía el operativo. Otros barcos que participaron fueron: "San Roque", "Angelito", "Rosana", "El Temerario" y "Carlos I". Todos pertenecían a la flota de media altura asentada en Mar del Plata.

El lugar donde se hundió el "Marlin" fue boyado. Se veía la punta de la proa que emergía batida por las olas. Los que desconocían lo complicado de la marejada no comprendían los motivos para no hacer rápidamente el salvataje. Pero, la cercanía a la costa lo hacía difícil y riesgoso. Había rompientes, marejada (que formaba olas de dispar ritmo y altura), el fuerte viento del noreste agitaba las aguas y se hacía muy peligrosa la aproximación al casco hundido. Un barco de casi 20 metros dado vuelta, apoyado sobre la popa, la proa emergiendo, cajones, espineles y otros objetos en movimiento, sin visibilidad, con corrientes en superficie y en el fondo, era una situación muy peligrosa. Debido a lo desfavorable para la tarea subacuática, el oficial Maggi trató de preservar la vida de los buzos.

El lugar donde ocurrió el naufragio dificultaba la seguridad para otros barcos. Era urgente trasladar al "Marlin". El viento del este empeoraba la situación y las tareas debieron ser interrumpidas varias veces. Se hizo la única operación posible: rodear el casco con cables y luego intentar arrastrarlo. Pero, la arboladura (mástil y cabina) estaba incrustada en el fondo fangoso del mar y apenas se lo pudo correr 300 metros. Durante la noche se suspendían las actividades.

Después de muchas dificultades el "Marlin" fue lingado, se reflotó la proa y fue depositada en uno de los amarraderos de la escollera sur. Los buzos aseguraron lo que quedaba de la embarcación y exploraron el interior. Luego de varias maniobras fue izado. No encontraron ningún cadáver y sólo aparecieron elementos de la tripulación. Los restos fueron colocados en la actual plaza de redes donde todavía se pueden ver partes del casco de madera.

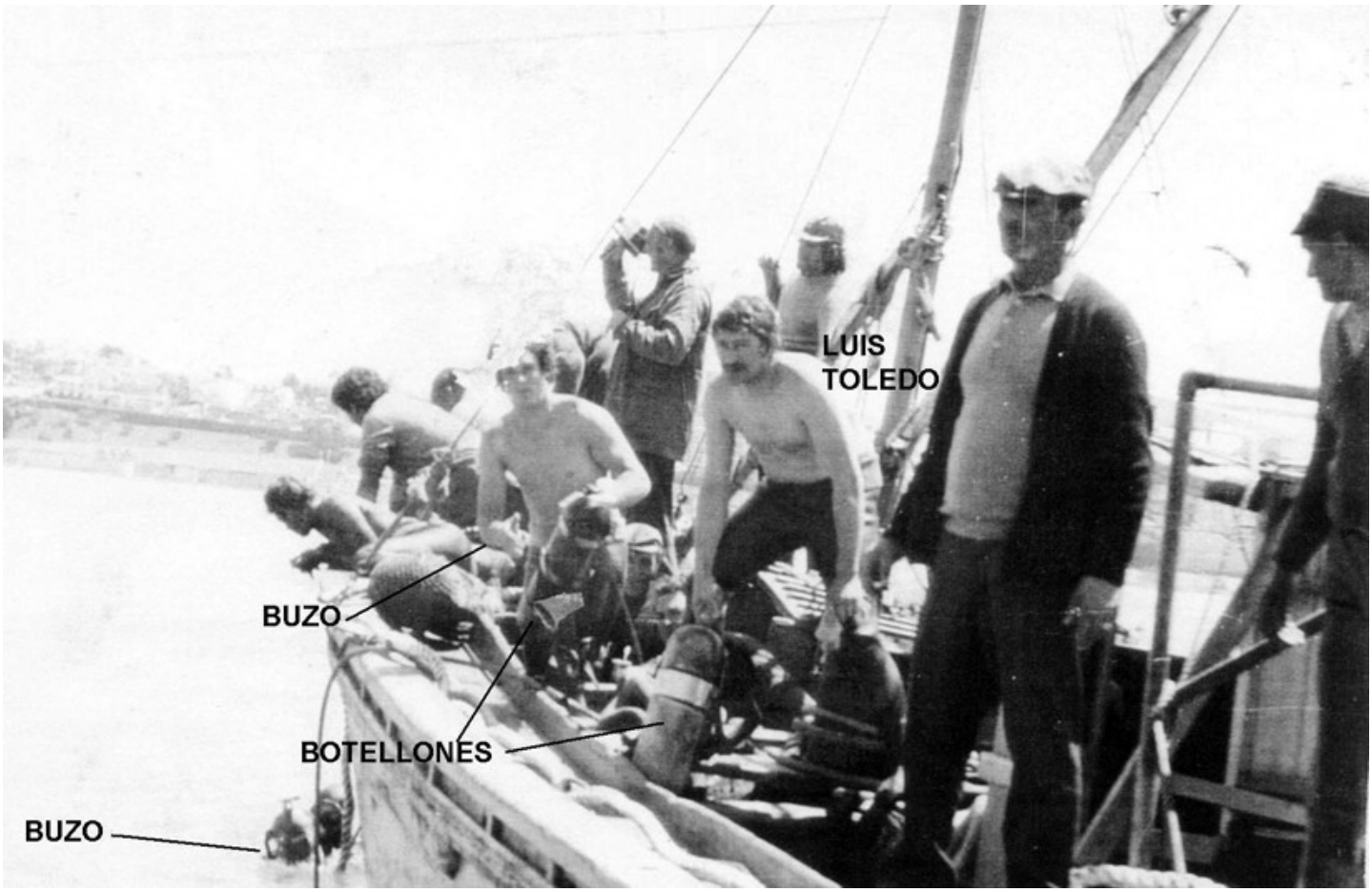
Otra fase del rescate se refirió a la cabina. Luis “Indio” Toledo, buzo de la Sociedad de Patrones, junto con Tiscornia, buzo de la subprefectura, hicieron el trabajo subacua de lingado. Pasaron gruesos cables de acero por los ventiletes. Desde “El Temerario” y el “Santa Lucía” comenzaron a tirar. Otros barcos y buzos acompañaban la maniobra. Fue una labor dura para todos los que participaron. Luego de llevar la cabina a tierra e izarla, adentro encontraron el cadáver del patrón, Salvini.

Pocos días después, el mar devolvió el cuerpo de uno de los ocho pescadores que faltaban. La lancha costera, “Eterno San Antonino Abate”, encontró los restos de Pablo Salvini, hijo del patrón. Al otro día encuentran otros dos, Antonio Alonso y José Salvini. Desgraciadamente todos no fueron recuperados. El viernes 15 de noviembre de 1974, en el diario La Capital que había publicado día a día todo el rescate, apareció un comentario sobre los buzos y decía lo siguiente: *“Uno de los hombres-ranas de la Sociedad de Patrones Pescadores, que tan destacada actuación tuvieran en todo el operativo brindó una explicación del rescate de estos dos cuerpos:*

Cuando nosotros bajamos luego del naufragio el fondo estaba extremadamente frío. A partir de los 6 metros. era una heladera. Además, había una corriente capaz de hacernos flamear a nosotros, agarrados a algún soporte. Por ello, creo que es factible que los cuerpos hayan sido arrastrados por esa corriente, tal vez hasta debajo de los bloques de cemento de la escollera norte. Ahora bien, en estos días salió un petrolero y entró un barco también de gran porte. Esos buques han movido tal vez el fondo, y es probable por ello que los cuerpos empezaron a aparecer.”

La desgracia del “Marlin” mostró una faceta del servicio subacuático, el rescate de los restos de una embarcación y de su tripulación. Encontrar un cadáver implica un gran control por parte del buzo debido al impacto psicológico. El agua siempre demanda mucho sacrificio; y quizás, lo más difícil sea buscar un cuerpo. En esas jornadas tremendas todos aportaron su ayuda. Contessi brindó cables y aparejos de izado; Homero Fonda[29] dio ideas y consejos, todas las embarcaciones se prestaron para hacer rastrillajes; la subprefectura trajo buzos y dirigió las acciones. Todos pusieron el hombro pero no hubo sobrevivientes.

9-13: Los buzos Luis Toledo y Jorge Canal a bordo de una de las embarcaciones que fueron al rescate del pesquero “Marlin”. Foto gentileza de Luis Toledo.

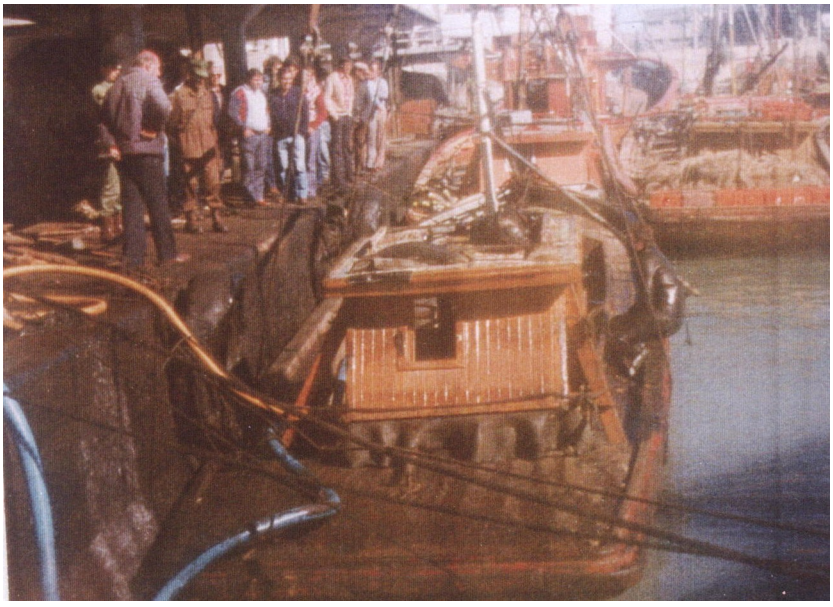


9-14: Los buzos trabajando, uno en la superficie del agua, otros a bordo preparando equipos en el operativo del “Marlin.” Foto gentileza de Luis Toledo.

Toledo&Canal y el reflotamiento de lanchitas amarillas

El reflotamiento de embarcaciones fue otra de las tareas de los buzos de Toledo&Canal. Como se explicó con anterioridad, se habían dedicado con exclusividad a la banquina chica. En ese lugar, la principal causa de hundimiento de las lanchitas amarillas no era otro que el símbolo de Mar del Plata: el lobo marino. Estos animales buscados por los turistas para la foto de recuerdo dieron más de una preocupación a los pescadores. Al amontonarse varios sobre la cubierta de una lancha, el peso de varias toneladas hacía que la línea de flotación bajara peligrosamente y entrara agua. Era usual que los lobos marinos al subirse sobre una lanchita la hundieran. Cuando tal situación ocurría, Toledo&Canal era la empresa que debía ocuparse del reflotamiento. El primer paso era la inspección subacqua de la misma para determinar averías o rumbos, determinar en qué condiciones se hallaba. Establecido ese punto, se utilizaba una bomba de absorción para extraer el agua. El mayor cuidado era controlar el ascenso a superficie para que no escore, no sufriera un vuelco a los costados o se golpee. La cantidad de lobos marinos y su peso nada despreciable, hizo frecuentes los reflotamientos de lanchitas amarillas.

9-15: Los buzos de Toledo&Canal sumergiéndose para el reflotamiento de la lancha “La Preferida”. Foto gentileza de Luis Toledo.



9-16: La lancha “La Preferida” iba ascendiendo de manera controlada por los buzos de Toledo&Canal. Foto gentileza de Luis Toledo.

“Toledo y Canal S.R.L.” y el arreglo del varadero del puerto.

El varadero del Ministerio de Obras Públicas construido varias décadas atrás estaba “agotado”, es decir, prácticamente inoperable. Durante la década de 1970 tuvo que paralizar sus actividades y era urgente disponer del mismo. La actividad portuaria

demandaba ese tipo de servicio para las embarcaciones. En Agosto de 1976, la problemática del varadero llegó incluso a ser noticia de un diario local, como La Capital. En ese artículo se cuestionaba la metodología de cerrar la boca mediante una doble hilera de tabla-estaca, cuyos espacios se cubrirían con relleno para completar el cierre e impedir el paso del agua, la cual se debía bombear. De esa manera, se ejecutarían en seco los trabajos que requería volver operable el varadero del Ministerio de Obras Pública. La demora y dificultades de su realización eran evidentes. Luego, al cambiar la metodología y confiar en el trabajo subacuo de la empresa Toledo&Canal, la actividad portuaria pudo contar nuevamente con el servicio de ese varadero.

La crisis pesquera de 1980 mantuvo inmovilizado al puerto por varios meses. A pesar de esa situación crítica, la empresa “Toledo y Canal S.R.L.” se consolidó debido a que fue subcontratada para hacer el relevamiento total del varadero del puerto de Mar del Plata. En ocasiones los barcos debían navegar a Buenos Aires o a Montevideo, para poder ser sacados a tierra. Era una necesidad imperiosa realizar los arreglos para poner en actividad el varadero del Ministerio de Obras Públicas .

Llevar a cabo el relevamiento total del varadero significaba retirar toda la antigua traza, las costillas, la parrilla íntegra. Se niveló todo el terreno y fue necesario utilizar explosivos. Como guía para la nivelación se usaron rieles, tipo vía. Se rellenaba con piedras y luego se las acomodaba. Fue un trabajo largo y cansador para los buzos que participaron y se extendió aproximadamente a un año.

El relevamiento del varadero le permitió a la empresa “Toledo y Canal S.R.L.” sortear los problemas de la crisis pesquera de 1980. Fueron meses muy difíciles porque los barcos no salieron del puerto. Si las embarcaciones no se movían, entonces no había trabajo subacuático. El buceo profesional en el puerto de Mar del Plata dependía fundamentalmente de la actividad pesquera. Pudieron darle trabajo a otros buzos y algunos de los contratados fueron: Juan Carlos Verduguez, Carlos “Turu” Viera, Urriza, Daniel “Cóndor” Wildner y otros.

9-17: Canal, Toledo y otros buzos cuando realizaban el varadero. Foto gentileza de Luis Toledo.

Siempre existieron riesgos en la labor subacuática. Un accidente que pudo haber sido trágico ocurrió cuando una de las piedras del fondo se movió y aprisionó a un buzo, Verduguez. Imposibilitado de moverse sólo podía rogar por ayuda y que el aire le dure lo más posible. El equipo que usaban era el Narguille el cual consiste en un botellón que se encuentra en superficie, y por una extensa manguera que finaliza en un regulador[30] el buzo recibe el gas (en este caso era aire, no oxígeno) a respirar. Era una situación muy difícil porque las piernas del buzo estaban aplastadas. Para salvarse empezó a hacer señales haciendo tirones con la manguera. En superficie no sabían lo que pasaba y ya tenía poco aire. Wildner estaba listo para bajar, lo socorrió y sacando fuerzas de la desesperación, consiguió mover la piedra y liberar a su compañero. Ese episodio fue algo excepcional, aunque bajo el agua siempre se corren más riesgos que en tierra.

Una característica del relevamiento del varadero fue el uso de explosivos [31]. Los buzos debían hacer los agujeros dentro de los bloques de cemento que se habían realizado en la primera construcción del puerto. Todo ese material se debía retirar, limpiar y nivelar para hacerlo a nuevo. Un miembro del ejército era el responsable de la cantidad de TNT que se utilizó. Hay que tener en cuenta que era un trabajo dentro de la dársena y que había que tomar precauciones, por la onda expansiva y por el eco. Los buzos debían colocar el TNT dentro de los bloques pero no eran los encargados de hacer la detonación. Luego, tenían que retirar todos los restos que molestaran la nivelación.

A partir de 1980, después de haber finalizado el relevamiento del varadero, la empresa Toledo y Canal S.R.L. comenzó una nueva etapa con la incorporación como clientes a empresas de la flota de altura. El primer barco que atendieron fue el Don Pedro Moscuzza. Luego vendrían muchísimos más, por ejemplo, embarcaciones de Solimeno, Ventura, Argemar, Copemar y otros. El puerto dividía parte del trabajo a Chapaleo SRL y parte a Toledo&Canal. Chapaleo tenía armadores amigos de Esdipa y Friosen pero ya no era la empresa exclusiva de la flota de altura.

El progreso de la empresa Toledo&Canal se reflejó también en el cambio de locales de buceo. Primero, fue el andar por los muelles a la intemperie, cambiándose al aire libre. Segundo, un sector en la Sociedad de Patrones que servía como galpón y era más que suficiente porque sólo había para guardar un botellón, dos cuchillos, el traje de neoprene, dos llaves francesas y nada más. Después, pudieron alquilar un local frente a la cochería italiana en 1979 [32]. Era un galpón de 10 metros de frente por 20 metros de ancho, con calefacción. Ahí permanecieron aproximadamente cinco años. En esa época se aprovisionaron de equipos y pudieron comprar el compresor Braun. De ese lugar, se ampliaron al local más grande que tuvieron frente a la plaza de redes. El progreso fue constante.

Según se desprende de las historias de vida con respecto al buceo de Toledo y Canal, el crecimiento estuvo profundamente relacionado a la actividad pesquera. En este punto, Jorge Canal [33] manifestó lo siguiente :"*El buceo profesional es un complemento de la industria pesquera. Tomémoslo barco-buzo, buzo-barco, porque si vos agarrás una red en la hélice, es más barato sacar el buzo que tirar el barco a tierra. Vos tenés que hacer un cambio de eje en el timón, es más barato hacerlo el*

buzo que llevar el barco a tierra...y más barato del 70%, no te voy a decir números...70% depende qué barco. Porque las lanchitas...cobran muy poco. En precio te digo cuánto cobramos para cambiar el eje de una hélice de un barquito, de una hélice que pesaba 123 kilos y un eje que pesaba 200 y pico de kilos, creo que salía 450 pesos...sacar el barco te sale 1200 pesos...y aparte le limpiamos el casco abajo del agua. Son barquitos chiquitos. Creo que tienen algo de 14 metros de eslora o 15...Son barcos costeros que salen dos días a pescar. Los amarillos, el nombre del barco, Centauro 1º. Pescan de todo, pesca variada, lenguado, pescadilla, tiburones, corvina, mero, pez palo, raya, calamarete, caracoles. No me pidas más nombres que no me acuerdo."

La tercera empresa de servicios subacuáticos: "Hydroservices S.R.L."

En este período de crecimiento de demanda de servicios subacuático que comprende las décadas 1960 a 1980, se puede incluir a la tercera empresa de buceo marplatense. La misma comenzó a desarrollar sus actividades en 1982 y se estableció con un local propio en la zona industrial portuaria, en 1983. A diferencia de las anteriores, Hydroservices S.R.L. surgió de la decisión de un militar retirado, Jorge A. Gallego, quien se basó en su experiencia adquirida en la Armada en la especialidad de Salvamento y Buceo.

Jorge A. Gallego: su trayectoria profesional en la Armada dedicada al buceo

Jorge A. Gallego, propietario y gerente técnico de Hydroservice S.R.L., nació el 28 de septiembre de 1938 en Rosario. En el año 1962 ya con el grado de Teniente de Corbeta, Gallego realizó por elección propia el curso de oficial capacitado en Salvamento y Buceo en la Base Naval de Mar del Plata. Algunos de los instructores fueron los suboficiales Morresi, Manavela, Cisneros, Liepp y Fleitas. Debía aprender a utilizar el traje pesado (escafandra) y el equipo PIRELLI LS 901 autónomo, de oxígeno puro y circuito cerrado. La instrucción impartida en el curso también comprendía el uso de explosivos. El aprendizaje continuaba en Puerto Belgrano donde se realizaba la práctica de lucha contra incendio.

Al finalizar el curso Gallego fue designado jefe de la estación de salvamento de la Base Naval, en Ushuaia. Durante 1963 vivió allí las experiencias subacuáticas más agradables de su vida. La transparencia del agua y la camaradería de los buzos fueron recuerdos imborrables. En el sur desarrolló una intensa labor de buceo. Tuvo bajo su responsabilidad muchos reflotamientos y también, los trabajos de mantenimiento subacua de la usina del río Olivia. En ese lugar utilizó por primera vez los trajes de neoprene.

La carrera militar de Gallego continúa con la realización de cursos de perfeccionamiento. En 1965 tiene la responsabilidad de realizar un remolque oceánico de un dique flotante, desde Jacksonville hasta Buenos Aires. Esa tarea duró 40 días. Posteriormente, Gallego desarrolló diversas actividades como Teniente de Fragata. Tuvo a su cargo el buque de salvamento "Zícari" y posteriormente, el "Yrigoyen".

En 1979 Jorge Gallego retornó a la Escuela de Buceo de la Base Naval de Mar del Plata, con la responsabilidad de ser director de esa institución. Permaneció en ese cargo por tres años. En 1981, pensando en su próximo retiro se planteó qué actividad podría ejercer. Finalmente, se decidió a crear una empresa de servicios de salvamento y buceo.

El surgimiento de la empresa de servicios de buceo, "Hydroservices S.R.L."

Gallego capitalizó la experiencia adquirida en la Armada. Luego de analizar los adelantos técnicos, de estudiar información sobre el progreso en el buceo, decidió introducir una máquina de limpieza de cascos y de esa forma, ofrecer al mercado un servicio inexistente hasta el momento. Su oferta empresarial y su novedosa tecnología fueron la diferenciación necesaria con otras empresas ya instaladas. Tuvo que viajar a los Estados Unidos, hacer el curso para aprender a usarla y realizar una inversión importante en dólares. El desafío de emprender una nueva actividad en 1982 lo llevó a afrontar riesgos económicos, al tener que invertir en la máquina, contratar buzos empleados, movilidad para hacer los traslados etc. La estrategia para introducirse y competir en el buceo profesional independiente fue la novedad tecnológica antedicha: la máquina de limpiar .

En 1982 la utilizó por primera vez en un barco pesquero: el "Joluma". Era un barco de altura, popero, de arrastre y pertenecía a Alpesca.

El trabajo fue incesante en la década del '80. Había mucha demanda de servicios de buceo no sólo en Mar del Plata sino también en Necochea, Bahía Blanca e incluso Comodoro Rivadavia. Los viajes a Necochea eran muy usuales, y podían permanecer una semana entera trabajando en la limpieza de cascos. Era un momento en el cual existían muchas empresas pesqueras. En 1983, Hydroservices S.R.L. pudo contar con local propio en la zona industrial del puerto. El esfuerzo, el sacrificio y el amor a su actividad hicieron de Hydroservices una empresa pujante que ya lleva más de veinte años de servicio en la actividad subacuática.

En la década de 1980, Gallego empleó buzos de su confianza como el "vasco " Echeverría, José "El Mono" Giménez, Hugo "Cuca" Villaroel, José Luis "Caballo" Bona, Daniel "Cóndor" Wildner y Juan Chervo.

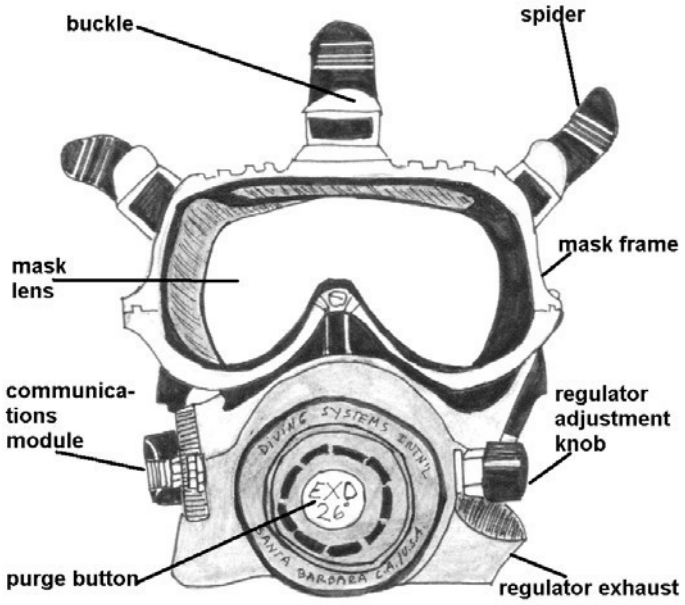
La máscara subacua EXO 26 de la marca KIRBY MORGAN

Los equipos utilizados por los buzos profesionales en el siglo XX han sido muy variados y de diferentes fabricantes. En lo que respecta a los del puerto marplatense, en sus inicios laborales subacua tanto Chapaleo como Toledo&Canal usaron con oxígeno. Alfredo Montes en la década del ´60 se arreglaba con el traje de los tácticos y el botelloncito, fácil de transportar y llevar a cargar a la Base. Luis Toledo afirmó que a falta de un compresor de aire utilizaba el botellón de oxígeno, "el grande, el de soldar", tal como se ha explicado previamente.

Sin embargo, ha habido cambios referidos al mejoramiento de los equipos subacua de las empresas marplatenses. Con la compra de los compresores de aire, el uso de

ese gas con SCUBA, es decir, regulador a demanda con dos etapas se popularizó. También, aparte de ese autónomo se ha continuado con el Narguille, en el cual la provisión de aire está en superficie, desde un botellón grande por la manguera se transmite al regulador. En los últimos años incorporaron la máscara EXO 26 de la marca Kirby Morgan, que permitía la comunicación, el diálogo con el buzo y dirigir el trabajo subacuo.

Vista frontal de la máscara completa EXO 26



9-18: Fuente: Manual de operaciones y mantenimiento de EXO, Kirby Morgan, Diving Sistems Intenational, Inc. Santa Bárbara, U.S.A, 1998.

Misceláneas portuarias

El Ingeniero Lagrange y la solución al banco de arena

El problema del banco de arena en la entrada del puerto ha sido una dificultad histórica permanente. En 1964, el Ingeniero Lagrange[34] dio unas explicaciones sobre el tema y posible solución, que ha pesar del tiempo transcurrido no ha perdido vigencia: *"El puerto de Mar del Plata emplazado en el lugar más expuesto de la extensa curva que presenta la costa Atlántica de la provincia de Buenos Aires, recibe en toda su intensidad la acción de un mar prácticamente ilimitado en un amplio sector del horizonte. Esta circunstancia y la particularidad de que en sus proximidades se produce el encuentro de dos corrientes marinas antagónicas (una fría y otra caliente), determina que en la zona inmediata las aguas se encuentren en permanente agitación, lo que a su vez repercute en forma sensible en el interior del puerto...*

...así como acontece en numerosos puertos del mundo que se encuentran emplazados sobre las playas de arena, desde la época en que se iniciara la

construcción del puerto, se ha producido en la parte sur del mismo, una gran acumulación de arena.

En diversas oportunidades se estudiaron las causas de este fenómeno, habiéndose aceptado como más generalizado el hecho de que sobre ese sector de costa existe un traslado de arenas. Coincidentemente con el fenómeno de acumulación de arenas al sur del puerto, sucedía lo contrario en las playas ubicadas en la parte norte.

Al aumentar el aporte de arena, éstas han rebalsado el extremo de la escollera sur y se vuelcan en la boca de entrada del puerto, formando un banco de dimensiones considerables.

El mantenimiento del canal navegable de acceso al Puerto con tirante de agua razonable, efectuado por medio de dragas significa lentitud, alto costo, imposibilidad de regular el trabajo de acuerdo a épocas, discontinuidad y otras serias inconveniencias.

Se estima... que el aporte de arena a esta zona es del orden de los 50.000 metros cúbicos mensuales.

Es necesario y conveniente que el gobierno nacional y de la provincia, aúnen esfuerzos para facilitar el tránsito de las arenas del sud al norte del puerto.

Esta Comisión[35] propuso oportunamente y como solución integral a todos los problemas planteados, lo siguiente: a) Estudios de las corrientes marinas mediante arena marcada radiactivamente; b) Instalación de dragas fijas que por bombeo e impulsión permitan refular el material sólido (arenas). El plan propuesto abarca la solución del problema en todos sus aspectos, y su concepción técnica es moderna, elegante, y por sobre todo es factible de realización.[36]

La estatua de San Salvador se emplazó en la escollera Sur

Desde el pedido del Padre Dutto realizado el año 1928, para designar el patrono de los pescadores, transcurrieron varias décadas. Otro sacerdote de la Iglesia portuaria, muchos años después, encabezó la decisión colosal de juntar los fondos para realizar la estatua a San Salvador que rindiera homenaje a los sentimientos religiosos.

En 1976, se preparaba el proyecto y se publicó lo siguiente: *"...con la iniciativa y el patrocinio de la parroquia de la Sagrada Familia está en marcha una idea... erigir... una imagen del Salvador... el padre Luis Giussani dijo que se proyectaba la creación de una imagen de ... el patrono de los pescadores, en la punta de la escollera y que esa obra alcanzaría una altitud de 24 metros.. con el aporte de los pescadores y de la población portuaria... será asentada sobre un basamento de 4,50 metros de altura. Tendrá una dimensión de 8,20 metros, lo que hace un total de 12,70 metros. Agregando a esto la altura de la escollera se tendrá que la imagen se elevará casi 20 metros del nivel del mar. "Cuando regresemos en procura del puerto – dijo el presidente de la Asociación de Pescadores, señor Motteaccio –encontraremos la figura de nuestro protector"*

La obra (cuya maqueta se expuso) será realizada por el escultor señor Emilio Manescau con la colaboración del ingeniero Francisco Urreta Vizcaya y el ingeniero Brunelli. No será una obra de taller sino una obra de ingeniería arquitectónica. El peso

oscilará en las 100 toneladas y la imagen o figura será hueca en la parte central, alternativa buscada para no incidir en el costo. El exterior, si bien de cemento será recubierto con aditamientos que impidan o contrarresten los efectos de la depredación por influencias salitrógenas..."[87]

El emplazamiento se demoró hasta el año 1980. La estatua del Santo Patrono de los Pescadores, San Salvador fue ubicada en la entrada al puerto donde termina la escollera sur. Desde ese momento fue uno de los monumentos característicos de la ciudad de Mar del Plata. Fue restaurada en 1989.

La Cámara de Armadores de Pesqueros Costeros

En el mes de Julio de 1976 quedó constituída la Cámara de Armadores de Pesqueros Costeros. El acto finalizó con una cena en la Casa de Italia. Las primeras autoridades quedaron constituídas de la siguiente manera: el sr. Pizzolo como presidente; y los señores Carmelo D´Ambra y Francisco Di Leiva como vicepresidente primero y segundo respectivamente.

El hundimiento del pesquero "Laura"

El pesquero de altura "Laura" se hundió en su apostadero de la sección VII, del muelle de cabotaje, el 19 de Agosto de 1976. No hubo víctimas y no se pudieron determinar las causas en un primer momento. Pocos días antes había arribado luego de realizar tareas de pesca. Tenía 30 metros de eslora, 7 de manga y aproximadamente, 1,40 metros de puntal; y una capacidad de almacenaje de 1400 cajones. El pesquero "Laura" pertenecía a la empresa Yargan Pesquera. Los buzos del puerto se hicieron presentes y los de la Prefectura debieron examinar el casco hundido para determinar las causales del siniestro.

La Escuela Nacional de Pesca "Comandante Luis Piedra Buena"

Siempre ha existido en el puerto marplatense la necesidad de contar con una institución educativa formadora de tripulantes de buques pesqueros. Ese antiguo anhelo portuario se concretó finalmente con la creación de la Escuela Nacional de Pesca, que depende de la Dirección de Instrucción Naval del Estado Mayor de la Armada. Los primeros años de la institución se realizaron en diversos locales y sin poder contar con una embarcación adecuada para hacer las prácticas en el mar. Esa situación cambió cuando en el año 1981, según el "Convenio de Cooperación Técnica" entre Argentina y Japón, se solicitó el apoyo de ese país para construir el instituto acorde a las necesidades portuarias.

Luego de las tratativas de rigor, la coordinación y acuerdos, el gobierno de Japón realizó la donación. El nuevo edificio contó con 6500 m2 y se construyó entre Mayo de 1984 y Abril de 1985. Además, la embarcación "Luisito" ha sido de vital importancia para realizar las prácticas en el mar. Los futuros patrones, pilotos y capitanes de pesca, como los mecánicos, motoristas navales y conductores de máquinas navales se prepararon en la Escuela Nacional de Pesca. Es una institución fundamental del puerto marplatense.

El Museo del Hombre del Puerto Mar del Plata, “Cleto Ciocchini”

El Museo del Hombre del Puerto fue una inquietud de los vecinos del barrio portuario, de los integrantes de la Asociación de Fomento del Puerto y uno de sus más entusiastas precursores fue Aldo Marcone Benvenuto. Las antiguas familias de la zona contribuyeron con las fotografías y materiales de épocas pasadas. Con buena voluntad, de corazón y con esfuerzo el 22 de Noviembre de 1990 se concretó el museo en Padre Dutto 383, en un lugar perteneciente a la Asociación de Fomento del Puerto. La comisión directiva de ese período (1988-1990) estaba integrada por: -presidente: Angel Dell´Arciprete; -secretario: Xavier Aldo Marcone; -pro-secretario: Héctor Becerini; -tesorero: Mónica Chantiri y –secretario de actas: Rafael Vitiello.

El artista plástico Héctor Becerini ha sido el director del museo y ha impulsado su crecimiento, difundiendo su actividad en los medios e incentivando la visita de escuelas. Esta institución ha formado un importante archivo de voces grabadas de antiguos pescadores y pobladores del puerto. La mirada de la historia se ha realizado teniendo en cuenta al hombre, al ser humano, en sus actividades cotidianas, la familia, contando otra faceta del pasado, la Mar del Plata del trabajo. Actualmente el museo funciona en un local del Centro Comercial del Puerto.

La acción subacua de la Prefectura Naval en el puerto marplatense

Desde el siglo XIX, tal como se relató en el capítulo 1 del presente libro, la Prefectura ha participado en la historia marplatense. El servicio de buceo que tenía su asiento en el puerto de Buenos Aires a fines del siglo XIX y principios del XX, aparentemente nunca realizó ningún trabajo en la zona en esos años. No habrá habido demanda. Por varias décadas fue el Ministerio de Obras Públicas la institución que, como responsable del mantenimiento de los puertos también tenía a su cargo las funciones de salvamento y buceo. En Mar del Plata, buzos de la empresa constructora, de la Armada y del Ministerio solucionaban problemas cuando era necesario, pero en esas épocas era menor el número de embarcaciones.

En el año 1953, por decreto 10.749/953 se creó el cuerpo de Salvamento e Incendio de la Prefectura Nacional Marítima, tal como se llamaba en esa época. Habían pasado muchos años y la función de buzo se reintegraba a la acción de esa institución. Claro está que en el puerto de Buenos Aires. Desde entonces, si era necesario, podía ser enviado un grupo de buzos a efectuar algún trabajo a Mar del Plata.

En 1964 ese cuerpo formado en 1953 se subdividió en dos servicios: -Salvamento y Buceo; y –Control de Averías e Incendio. Debido a que en la práctica muchas veces los bomberos y buzos trabajaban juntos, se dispuso en el año 1986 que desde 1987 se creara el Servicio de Salvamento, Incendio y Contaminación, conocido como SERSICO. Años después cambiaría de nuevo su nombre a Servicio de Salvamento, Incendio y Protección Ambiental, SERSIPA.

La sección de Salvamento, Incendio y Protección Ambiental

Estos cambios y evolución del servicio de buceo de la Prefectura también se concretaron en el puerto marplatense. Durante décadas eran enviados los buzos desde Buenos Aires cuando era necesario. En Mar del Plata no existió por muchos años una estación de Salvamento e Incendio. El decreto 3958/77 fue el inicio para revertir esa situación. Se dispuso que se debía dotar de una Estación de Lucha contra el Fuego al puerto de Mar del Plata. La demanda debido al crecimiento portuario, la experiencia luego de años de trabajo, y la necesidad de contar con personal calificado de manera permanente fueron factores decisivos.

Pocos años después, en 1982 se creó la sección de control de Averías e Incendio de la Prefectura de Mar del Plata, que en la actualidad se denomina Salvamento, Incendio y Protección Ambiental, SERSIPA. Nelson Damián Gómez, ayudante de primera, hizo un informe sobre la misma que brindó amablemente para que se incluya en el presente libro. Algunos de los conceptos que Nelson Gómez escribió fueron los siguientes:
"...El día 20 de Octubre de 1982, se crea la sección de control de Averías e Incendio de la Prefectura Mar del Plata, actualmente Salvamento, Incendio y Protección Ambiental. Al respecto, se debe mencionar que el control de averías es el conjunto de tareas realizadas a bordo de buques o artefactos navales, tendientes a lograr la estanqueidad al agua o gas, con la finalidad de obtener o mantener valores óptimos de la estabilidad y reserva de la flotabilidad, y en cuanto a la lucha contra incendios, es la acción comprendida por el hombre que mediante el empleo de elementos específicos, procede a circunscribir, dominar y sofocar una combustión que pueda afectar vidas o bienes. En aquel entonces la sección estaba dotada de los elementos mínimos indispensables de lucha contra incendios y en óptimas condiciones de operatividad, en lo relativo a materiales de control de averías estos eran mínimos y se tornaban inoperables cuando se debía operar en zonas reducidas...

...se fueron implementando servicios de prevención conforme las necesidades que se iban presentando a efectos de poder establecer la presencia y control de la Prefectura en diversas actividades portuarias, en especial las riesgosas – trabajos de conservación y mantenimiento de buques, movimientos de carga y descarga de mercaderías peligrosas, explosivos, inflamables, etc. -, vigilancia especializada, asesoramiento y supervisión.

Permanentemente se producía una evolución del transporte marítimo, con incorporación de unidades a flote de mayor porte y complejidad, e infraestructura portuaria más amplia...se incrementaban los riesgos de los siniestros y obligaban a mejorar constantemente los sistemas y reglamentaciones preventivas, así como las técnicas de las operaciones de salvamento..."

Algunos recuerdos de los inicios de la estación SICO se refieren que a falta de lugar, los buzos descansaban en la "vieja autobomba", que era un camión Ford 700. Ahora se cuenta con una moderna auto bomba Iveco 180 E-27, modelo 1996. Tiene un tanque con capacidad para 4000 litros de agua, y otro de 400 litros para líquido espumígeno.

Bomberos y buzos eran los que debían realizar su trabajo en la jurisdicción portuaria y costera marplatense, controlando las embarcaciones y previniendo siniestros. La

incorporación permanente del buzo [38] en la Prefectura Mar del Plata se concretó en realidad hace pocos años, desde que fuera destinado a este puerto el buzo Tonello.

El crecimiento y evolución de la sección ha sido constante. Pero, lamentablemente también ha habido un hecho trágico con el fallecimiento en servicio de Héctor Gonzalo García, el 17/06/2001, quien tratando de realizar un rescate perdió su vida en la costa marplatense.

La remoción de buques que obstaculizaban el trabajo portuario

El trabajo de salvamento y buceo que más se ha destacado en los últimos años fue la limpieza del puerto por miembros de la Prefectura. La remoción de los buques que perjudicaban la operatividad del puerto en un 51% fue trascendente debido a su envergadura, rapidez, eficacia y beneficios para la comunidad portuaria.

La situación provocada por lo barcos inactivos era muy grave hacia 1996 [39]. La mayoría de la embarcaciones en ese problema habían sido abandonadas por las empresas propietarias, debido a quiebras o embargos. La cuestión jurídica era compleja, pero mayor aún el peligro para la operatividad portuaria. Esos buques debían ser controlados por los miembros de la estación SICO, ya que era necesario reforzarles amarras en caso de tormenta para que no deriven y produzcan accidentes. También alejar a los intrusos y merodeadores. Además, estaba la cuestión sanitaria porque esos barcos podían ser focos de infecciones y criaderos de ratas; y también, causantes de contaminación ambiental.

Los muelles operativos estaban colmados en su espacio. Los barcos que estaban trabajando debían a veces amarrar en andanas de hasta cinco embarcaciones, y los embarcos de provisiones, alimentos, etc., había que hacerlos por sobre los otros buques. Las dificultades eran demasiadas, la complejidad, pérdida de tiempo y riesgos eran muy perjudiciales.

Los buques inactivos [40], que si bien en su momento hicieron parte de la historia pesquera marplatense, hacia 1996 eran un grave obstáculo al trabajo fueron: “Topacio”, “Coral”, “Mar del Sud”, “Turquesa”, “Santa Angela”, “Ribazon Marplatense”, “Polaris”, “Alberto R”, “Centauro”, “Laura”, “Buen Provecho”, “San Pedro”, “San Pablo”, “San José H”, “Virgen de Covadonga”, “San Benildo”, “Doña Alfia”, “Latar II”, “Tehuelche”, “Zurry 1”, “San Juan Bautista”, “Constanza”, “Invierno”, “Fernando B”, “Denegri I”, “Ona Cochello”, “Khronometer”, “Cecilia”, “358”, “Mapuche”, “12 de Octubre” y “Marinal I”.

Los costos de la operatoria de limpieza del puerto marplatense fueron causados en gran parte por la principal protagonista de SERSICO, la grúa GS – 451. En 1996, cuando se hicieron los cálculos de cuánto dinero era necesario para llevar a cabo la extracción de los barcos, Prefectura estimó lo siguiente: *“La Prefectura, en su momento, envió una nota a la Cámara de Armadores donde lo informaba sobre los costos que erogaría traer la grúa GS – 451, llegando a los 634.00 dólares. El desglose de este monto llega por el remolque oceánico Buenos Aires – Mar del Plata – de 175.000 dólares – debido a la contratación de un servicio de dos remolcadores. El alistamiento de la grúa, ponerla en condiciones con todas las cosas necesarias costará 346.000 dólares y el equipamiento de salvamento será de 113.000. Una vez que termine de*

sacar todos los barcos, la grúa será trasladada nuevamente a Buenos Aires, por lo que erogará otros 175.000 dólares. El alistamiento es menor porque hay que prepararlo para llevarlo a Buenos Aires donde no operará más, lo que costará 6.000 dólares. Por último habrá que pagar 150.000 dólares para sacarla a seco. Una vez allí, se le hará el carenado y se hará la limpieza correspondiente para que el casco no se pudra, para luego volver a pintarla."[41]

El 28 de Enero de 1997 se firmó el Convenio de Participación y Transferencia entre la Secretaría de Agricultura, Pesca y Alimentación de la Nación, la Provincia de Buenos Aires y la Prefectura Naval Argentina. Con un costo de 1.800.000 dólares, crédito no retornable otorgado por la Comunidad Europea para el desarrollo pesquero, se concretó el acuerdo para la extracción de 29 buques del puerto marplatense.

La grúa GS – 451 vino a Mar del Plata, con su dotación de 36 hombres, dispuesta a acabar con el problema de los barcos hundidos y abandonados. Tenía 1.710 toneladas de peso. Había sido construida con un casillaje giratorio en 360 grados. Contaba con una pluma de 50 metros de altura, capaz de levantar pesos de hasta 250 toneladas, combinando el uso de sus dos ganchos principales más sus dos ganchos auxiliares. Podía operar en aguas poco profundas y restringidas porque su casco, especialmente compartimentado y reforzado, tenía un calado de dos metros.

La grúa de salvamento P.N.A. GS – 451 permaneció en el puerto de Mar del Plata desde el 31 de Enero de 1997 hasta el 31 de Agosto de 1998. Fue una herramienta fundamental en la remoción y extracción de los buques. En Agosto de 1998, la Prefectura Mar del Plata entregó plaquetas recordatorias por la labor realizada, a los miembros de SERSICO que trabajaron en el operativo. Años después, autoridades de la Prefectura a nivel nacional, encomendaron al buzo y perito civil Luis Toledo[42], que hiciera entrega de una plaqueta recordatoria del trabajo realizado, al Director del Museo del Hombre del Puerto "Cleto Ciocchini", Héctor Beccerini. En una de las salas del museo, ubicado en un local del Centro Comercial Puerto, se puede ver actualmente dicha plaqueta donde constan los nombres de las embarcaciones extraídas y removidas.

La extracción de barcos: conceptos del Prefecto Martín Pablo Ruiz

El Prefecto Martín Ruiz era el responsable de la grúa de salvamento GC-451, durante el operativo limpieza del puerto marplatense. En 1998 Ruiz fue entrevistado por integrantes de la Revista Guardacostas (principal medio de difusión de las actividades de la Prefectura Naval Argentina) mientras realizaba su labor en Mar del Plata. Parte de los conceptos vertidos por el Prefecto Ruiz[43] fueron transcriptos a continuación:

"...llegamos al año con catorce barcos extraídos. Lo que totaliza casi un 50% de la tarea, un poquito menos de un barco por mes, teniendo en cuenta problemas judiciales, paros en el puerto, dificultades de movilidad por exceso de buques y alguna que otra dificultad exógena...

...Nuestra dotación a bordo es de 30 hombres, de los cuales 15 son buzos, el resto está integrado por maquinistas, control de averías, comunicantes, todos instruidos en centros de capacitación de la Prefectura..."

9-19: Buzos salvamentistas de la Prefectura Naval Argentina. A la izquierda, el subprefecto Claudio Roberto “Tito” Maggi (fallecido en 1995), quien participó en el reflotamiento del buque “Santa Inés” en 1989, trabajo realizado artesanalmente sin ayuda de grúas. En el centro de la foto, el entónces subprefecto Martín Ruiz junto al subprefecto Leonardo Filomatori, ambos (en la actualidad, prefectos) trabajaron en la remoción de buques en los años 1997y 1998. El prefecto Filomatori continúa en tan importante tarea siendo el capitán de la grúa de Prefectura y dirigiendo los trabajos de remoción de buques. Foto gentileza de Luis “Indio” Toledo.

El trabajo del buzo en un reflotamiento de las características del realizado en Mar del Plata era difícil y peligroso. El prefecto Ruiz lo explicó de la siguiente manera: *“... Hay buques hundidos desde hace mucho tiempo. Enterrados en el barro. Hay que hacer relevamientos de casco, agujeros con equipos especiales para entrar. El buzo entra y hay espacios muy restringidos, además no se sabe qué hay adentro. O cómo salir, porque no hay planos. El buzo debe arrastrarse en lugares pequeños, armados de linternas y a veces, sin comunicación. Es difícil. La linterna ilumina diez o veinte centímetros. El buzo tiene que estar preparado física y mentalmente para saber cuál es la salida, anotar los datos que uno le va requiriendo desde la superficie. Y como no tenemos planos de más del 50% de los barcos, la tarea que más tiempo nos lleva es levantar el relevamiento de los cascos...”*

Como se desprende de los conceptos vertidos por el Prefecto Ruiz, el trabajo de los buzos era muy complicado. Un barco hundido y abandonado era un sitio peligroso. Ante la falta de visibilidad la única manera de guiarse era con las manos.

La remoción de barcos fue exitosa y significó un logro importante para los buzos de la Prefectura. Además, el objetivo primordial que era dejar libre para su utilización espacios del puerto marplatense fue cumplido. Los buzos sean civiles, estatales, privados, no importa su procedencia, siempre han sido parte de la historia de Mar del Plata y necesarios en la operatoria portuaria.

NOTAS

1 Alfredo “Chapaleo” Montes los recordó en su entrevista.

2 El señor Matías Celestino fue entrevistado el 18/12/01 en el Club de Motonáutica.

3 Entrevista a la señora García realizada en su domicilio el 08/01/02.

4 Entrevista a Manuel Centeno, en la cual afirmaba la existencia de la empresa de Carossella.

5 Entrevista a Alfredo Montes, 12/12/2000.

6 Extraído de la entrevista a Montes,12/12/2000.

7 La empresa Homero Fonda no existe en la actualidad pero fue una de las más importantes del país con asiento en La Boca . Buzos que trabajaron con Fonda luego hicieron su propia empresa, como Negro y Almirón.

8 Fue consultada en la Escuela de Buceo durante el año 2001 bajo la autorización del Teniente Reguero.

9 Testimonio de Alfredo Montes.

10 Para tratar este tema, la fuente principal es el libro de Marengo...op.cit.

11 Marengo, op.cit; capítulo “La goleta Edelweiss”.

12 Entrevista a Federico Contessi, 17/05/2001.

13 Marengo,Natalio R.,op.cit

14 Entrevista a Alfredo “Chapaleo” Montes.

15 Ahora, en los comienzos del siglo XXI, el número de lanchitas es el más bajo desde los inicios de la pesca. Muchos dejan de pagar los pesos del abono subacuático porque no tienen plata. Apenas pueden subsistir. Y recurren de nuevo al guinche porque es gratis.

16 Numerosos testimonios de buzos afirmaron que ese trabajo tiene un riesgo físico considerable, determinado no sólo por el buceo en sí, sino por el esfuerzo e inclemencias que sufre el organismo. La resistencia corporal era imprescindible para seguir en ese ambiente laboral.

17 Entrevista a Manuel Centeno, Junio de 2001.

18 Toledo aclaró que dijo pontón porque era una casa que flotaba frente a la dársena, cerca de la isla Martín García.

19 Entrevista a Luis “Indio” Toledo, 05/01/01

20 Javier Castro Aranza tiene una extensa trayectoria como buzo. Su experiencia en las aguas del océano Pacífico, en el sur argentino y en Mar del Plata, entre otros lugares.

21 Entrevista a Jorge Canal, 26/03/01

22 Los orígenes del C.A.S.E. se narraron en el capítulo 6 de este libro.

23 Castro “Cachavacha” fue recordado con mucho afecto por el Indio Toledo y Jorge Canal.

24 Entrevista a Jorge Canal, 26/03/01.

25 Alberico Faedo, de origen italiano, fue entrenado durante la Segunda Guerra Mundial como buzo de la X Mas, el equivalente a buzo táctico, y tenía una amplia experiencia en explosivos. Trabajó en muchos lugares de Aargentina por su condición de explosivista. Su testimonio está en el capítulo 5 de este libro.

26 Esa dupla duró prácticamente 30 años porque en el 2003 se separaron. Jorge Canal creó

"Canal&Canal", teniendo como socio a su hijo Maximiliano; y Luis Toledo, por su parte hizo "Toledo e Hijo", con Sergio Toledo.

27 Entrevista a Luis "Indio " Toledo 05/01/01.

28 Entrevista a Jorge Canal, 26/03/01.

29 Dueño de una empresa de salvamento y buceo en La Boca, en esos años y creador de la empresa propietaria de las grúas Magnus.

30 El regulador es el que permite inhalar y exhalar, es la pieza del equipo que se coloca en la boca.

31 Entrevista a Carlos "Turu" Vieyra realizada el 18/01/02 en el galpón de Toledo&Canal.

32 Toledo no recordó el año con exactitud pero sí que fue después del mundial de fútbol de 1978.

33 Entrevista a Jorge Canal, 26/03/01

34 Artículo del diario La Capital y de El Trabajo con fecha 5/11/64.

35 Comisión Mixta designada por los gobiernos nacional y provincial en el año 1957 para tratar el problema de arena del puerto marplatense.

36 Extractos de la conferencia del Ingeniero Lagrange publicados en el diario El Trabajo, con fecha 5/11/64.

37 La Capital, 23/08/1976.

38 El cabo primero Facundo Ibargoyen, es un buzo permanente de la sección y brindó algunos datos.

39 Artículos del diario La Capital del 10/07/96.

40 La nómina de buques inactivos fue extraída de La Capital del 10/07/1996.

41 La Capital, 10/07/1996, consultada en la Biblioteca Leopoldo Lugones.

42 Debido a que Luis "Indio" Toledo fue buzo de la Prefectura sigue teniendo su "corazoncito" en esa institución.

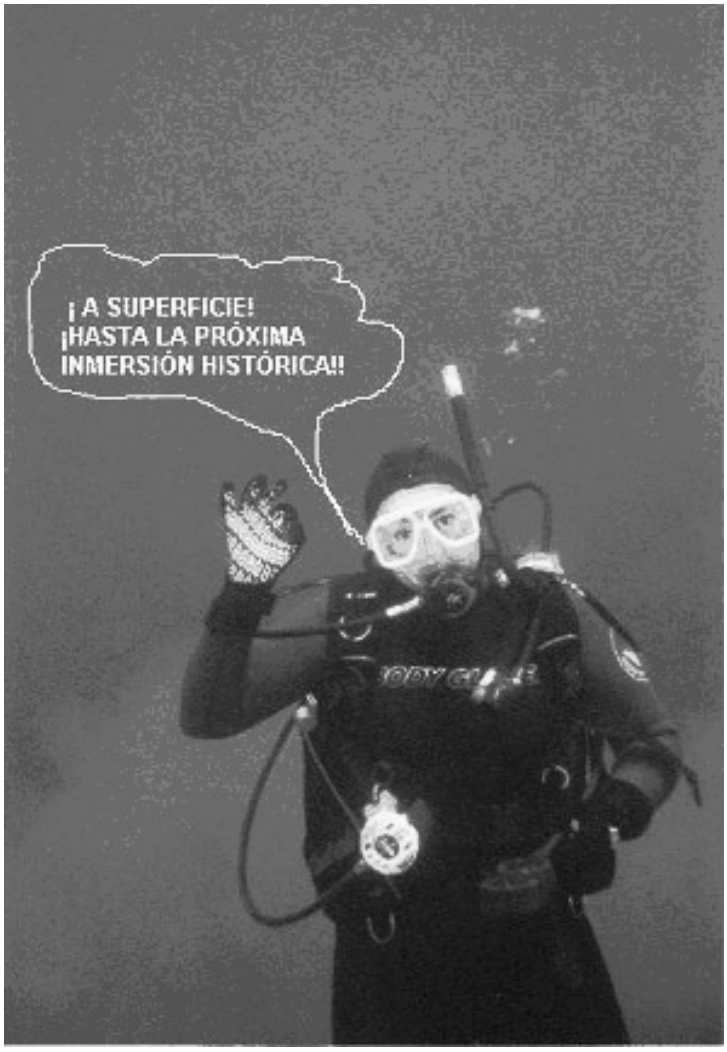
43 En la Revista Guardacostas fue una extensa y detallada nota. Ver, Polo op.cit. en bibliografía.

INTERVALO EN SUPERFICIE... O HASTA EL PRÓXIMO BUCEO HISTÓRICO

El buceo histórico ha finalizado y es necesario salir a superficie. En este tipo de inmersiones no hay paradas de descompresión, ni ningún riesgo para el organismo. Sumergirse en el pasado puede ser un placer casi como estar en el fondo marino de la Escollera Norte, en la Restinga del Faro o en el Banco de Pescadores. Mar del Plata es muy rica en historia subacuática. Hay mucho más para ver, para profundizar, ampliar, conocer, divulgar y difundir. Espero poder concretar otro buceo histórico muy pronto. Este libro pretende ser el primero de una serie sobre estos temas. El intervalo en superficie es sólo para buscar más material, información, testimonios y fotos.

Hasta el próximo buceo histórico,

Verónica Elvira Iñurrieta.



ANEXOS

ANEXO 1: CARACTERÍSTICAS DEL MUNDO SUBACUÁTICO

A) Los efectos de la presión en el medio acuoso

En la superficie terrestre a nivel del mar, el cuerpo humano recibe una presión aproximada a un kilo por cada centímetro cuadrado. A pesar de la presión que ejerce la atmósfera, el cuerpo humano no se aplasta porque las cavidades interiores están llenas de aire, sangre y otros fluidos que se encuentran a la misma presión, es decir, hay equilibrio entre la presión interna y externa. Si la presión externa se modifica sí se advierte enseguida, por ejemplo cuando se viaja en avión, en auto, subir una montaña o bucear.

Al sumergirse el cuerpo humano debe soportar los efectos de la presión atmosférica, más el peso de la columna de agua. A diez metros de profundidad, la presión es el doble que a nivel del mar; a veinte metros, equivale a tres atmósferas, por lo tanto, cada diez metros de descenso se debe sumar el peso de una atmósfera terrestre.

Si no se equilibra la presión interna con la externa se producen problemas auditivos, en los senos paranasales, pulmonares u oculares.

B) Cuestiones físicas en el medio subacuático

· El agua es aproximadamente 800 veces más densa que el aire. Esto se relaciona con la flotabilidad de los cuerpos.

· El paso de la luz de un medio a otro de diferente densidad (aire a agua) produce fenómenos de: reflexión (cantidad de luz reflejada, menor a mediodía); refracción (desviación del rayo de luz que hace que los objetos parezcan más cerca un 25% y un tercio más grandes); absorción (con la profundidad desaparecen los colores: el rojo a 10 metros y a los 30 metros todo es azulado) y difusión (en las partículas en suspensión se refleja luz).

· La velocidad del sonido en el aire es de aproximadamente 340 metros por segundo; en cambio, en el agua, es de 1500 metros por segundo. El buzo puede oír pero no puede precisar el origen del sonido debido a la velocidad del mismo.

C) Aspectos médicos de la actividad del buceo

Este aspecto es desarrollado por la especialidad de medicina hiperbárica, siendo de gran complejidad, por eso sólo se pretende enumerar algunas de las enfermedades que puede tener un trabajador sumergido.

· **Narcosis o intoxicación por nitrógeno:** se produce a profundidades de 30 y 60 metros, consiste en falta de coordinación, mareos, desmayo y ahogamiento.

· **Intoxicación por oxígeno**: el oxígeno puro tiene efectos tóxicos sobre el cuerpo humano cuando se respira a una presión mayor de dos atmósferas, o sea, diez metros de profundidad.

- **Intoxicación por bióxido de carbono:** el exceso de bióxido de carbono se produce por respirar agitadamente, esfuerzo físico o un regulador defectuoso. El mareo puede desencadenar inconsciencia.
- **Intoxicación por monóxido de carbono:** cuando el aire del botellón se contaminó con monóxido de motores en combustión, se sufre dolores, mareos hasta llegar a la inconsciencia.
- **Aeroembolia:** es la sobrexpansión de aire en los pulmones por un ascenso rápido y contención de la respiración, y los alvéolos colapsan.
- **Neumotórax:** la expansión del aire queda atrapada entre el pulmón y la pleura por un ascenso mal realizado.
- **Enfisema mediastinal y subcutáneo:** por la sobreexpansión el aire se aloja en el mediasteno cercano al corazón.
- **Hipotermia:** pérdida de calor en el cuerpo por bucear en aguas frías.
- Agotamiento por calor e insolación
- Calambres
- Pánico
- Vértigo

ANEXO 2: EL TRABAJO SUBACUÁTICO EN EL PUERTO DE MAR DEL PLATA

El trabajo subacuático

A nivel local, en el puerto marplatense, encontramos que la actividad pesquera ha sido muy gravitante en el circuito económico-laboral portuario. Por lo tanto, hay que tener en cuenta las necesidades de la pesca, para comprender la prestación del servicio subacuático. El mantenimiento subacuático del casco de los buques, la búsqueda de objetos caídos al agua, la solución de emergencias como redes enredadas en la hélice, han sido tareas habituales de los buzos profesionales.

Las tareas que realiza el buzo pueden ser muy variadas y de complejidades diversas. Desde rescatar un objeto pequeño caído en el mar, hasta reflotar un buque de gran porte como un petrolero. Para tener un panorama sobre lo que se puede hacer en el agua, las siguientes clasificaciones pueden ayudar. A grandes rasgos, el buceo profesional se puede encuadrar según dos criterios :

1) el lugar y profundidad ;

2) el tipo de labor a realizar.

1)Según el lugar de buceo:

1. Buceo de puertos: básicamente es el mantenimiento de la parte de la embarcación que está en contacto con el agua, a la cual se la denomina obra viva del casco.
2. Buceo de costa.
3. Buceo off-shore: en mar adentro, por lo general, es el realizado en las plataformas petroleras.
4. Buceo no marino: es el que se realiza en diques, lagos, ríos, lagunas y canteras.

Si bien toda clasificación es discutible, es indudable que, el tipo de lugar donde se realiza un trabajo subacuático, marca condiciones específicas para las habilidades que debe tener el buzo. Tanto el buceo de puerto como el de costa no presentan el problema de la profundidad. El primero es el que se realiza en las mejores condiciones de seguridad. En el segundo hay que tener en cuenta las corrientes, y características de la zona. En el mar siempre hay que considerar la variación de mareas. Las plataformas petroleras implican necesariamente la exposición del buzo a mayor presión, debido a las profundidades alcanzadas.

Otra forma de clasificar el buceo profesional, se puede basar en el tipo de labor realizada.

2)Según el tipo de trabajo:

1. Buceo de salvamento y rescate.
2. Buceo de obras.
3. Arqueología submarina
4. Buceo científico (fines biológicos, tipos de fondo, exploratorio, etc.)

El trabajo subacuático en el puerto de Mar del Plata

Anteriormente se ha puesto énfasis en la interrelación pesca-buceo, la cual se concreta en el mantenimiento de la embarcación, unidad de producción de la actividad pesquera. El buzo es el encargado de los trabajos desde la línea de flotación de la nave hacia abajo; es decir, la parte del barco denominada obra viva. Una característica para resaltar es que debe ser capaz de hacer su labor al "tacto", y esto se debe a la falta de visibilidad causada por la existencia de partículas en suspensión en el agua. Las corrientes, mareas y el fondo arenoso, junto con desperdicios o líquidos, a veces contaminantes arrojados al mar, hacen que la mayoría de las veces el buzo no vea nada. Algunos trabajadores subacuáticos se acostumbran tanto a realizar sus tareas en estas condiciones que cuando son requeridos de otros lugares donde el agua es clara, cierran los ojos. La capacidad de percibir lo que sucede alrededor y guiarse por el tacto es básico para un buzo profesional. Algunos de los trabajos cotidianos y más frecuentes de los trabajadores sumergidos que realizan su labor en el puerto marplatense son:

1) *Revisar las tomas de agua:*

Son de fundamental importancia porque toman el agua de mar para refrigerar el motor del barco y luego la expulsan. La adherencia de dientes de perro, mejillones, algas, bolsas de plástico o cualquier otro objeto, puede taponar la toma de agua e impedirle trabajar. El sistema de refrigeración del motor de la embarcación funciona con la circulación de agua dulce, siendo ésta enfriada mediante un intercambiador de calor por agua salada. El agua salada no puede ir directamente al motor. Las rejillas tienen que estar continuamente limpias, para que el flujo de agua sea permanente. Se pueden taponar con cualquier objeto, por lo general, bolsas de plásticos que caen al agua y eso impide el correcto funcionamiento de las mismas. El maquinista del buque se da cuenta si hay alguna obstrucción porque aumenta la temperatura del motor. Eso es muy grave ya que si se recalienta el motor puede explotar. En alta mar hay riesgo de naufragio corriendo peligro la vida de la tripulación. El mantenimiento de las tomas de agua es una práctica habitual en el servicio subacuático portuario. Cuando está mucho tiempo amarrado el barco al muelle es necesaria la inspección subacqua del casco antes de zarpar.

El buzo reconoce las tomas de agua de mar al tacto porque terminan en una rejilla fija. En las lanchitas amarillas son de fibra de vidrio y en los barcos de mayor porte son de hierro. Están aseguradas con bulones que se extraen para limpiar el nicho.

Las tomas de agua de mar no tienen un lugar standard para su ubicación porque depende del diseño del buque. Si el buzo no es informado de dónde están, debe buscarlas. Puede haber una o más en cada banda, colocadas en popa o en proa. La cantidad y la ubicación de las tomas de agua de mar depende del diseño del barco y de la cantidad de motores.

2) *Revisar y arreglar la hélice*:

El buzo profesional que se desempeña diariamente en el puerto bajo los cascos de las embarcaciones, sabe reconocer al tacto los diferentes tipos de hélices y el estado

en que se encuentran. Si alguna pala está doblada o torcida, si es necesario sacarla y cambiarla o repararla, es su decisión. Esa labor puede ser sencilla en superficie pero todo trabajo subacuático, es más difícil que su similar en tierra. Casi siempre el buzo trabaja a ciegas, controlando su flotabilidad, y percibiendo lo que pasa en su entorno.

Las lanchitas amarillas tienen una hélice común, con tres palas y 0,70 mts de diámetro, aproximadamente. En los barcos más grandes, su tamaño depende del calado y pueden tener cuatro palas y 1,50 mts de diámetro. A veces, están recubiertas de una tobera protectora.Hay hélices de paso variable. No es recomendable arreglarlas en el agua, porque tienen un mecanismo muy delicado.[1]

También es necesario el mantenimiento del guardacabo. Como su nombre lo indica, es un protector que evita el peligro de cabos sueltos que perjudiquen el eje de la hélice. Instalando y manteniendo un guardacabo hay menos posibilidades de que se rompa el eje. Hay hélices sin timón y en ese caso, se lo reemplaza por una "colita de pato", a lo largo de la tobera, de arriba abajo y como no hay timón, gira la tobera cumpliendo esa función. La inspección de hélices, ejes y timones es rutinaria en embarcaciones de menor porte dedicadas a la pesca, como lo son las lanchitas amarillas.

3) *Colocación de traductores de sondas*:

Es necesario colocar en el casco del buque un aparato que le brinda la información a la sonda. La sonda permite visualizar desde el timón mientras se navega, el tipo de fondo, si hay peces y la profundidad. Debe ser fijado con bulones por un trabajador subacuático. Esta labor es una de las más comunes en el buceo de puerto. Dependiendo de la complejidad del traductor de sonda puede demandar minutos o días.

4) *Limpieza del casco de las embarcaciones:*

La adherencia de dientes de perro, mejillones y algas es un perjuicio que sufre toda la obra viva del casco. Este problema se acrecienta si el barco estuvo mucho tiempo amarrado en el puerto. Subir la embarcación a tierra para limpiar el casco, es bastante más caro que pagar a un buzo para que descienda y desprenda las adherencias con una trincheta. La limpieza del casco de una embarcación es parte de su mantenimiento; además, se evita el deterioro, se ahorra combustible y tiempo de navegación, el cual estimativamente se calcula que puede ser, entre una hora o dos. Puede haber una diferencia de dos nudos en la velocidad. Las embarcaciones que navegan en agua dulce no tienen este problema. La navegación marítima debido a la flora y fauna que se desarrolla en ese ámbito, es más dañina para el casco de los buques que la navegación fluvial.

5) *Inspección y cambio de ánodos*:

Los ánodos son panes de zinc que se colocan en las bandas del casco para protegerlo de la erosión, causada por la corriente galvánica. Debido a que las partes más blandas son las primeras en sufrir la corrosión, se desgasta primero el zinc. Si no se colocaran esos ánodos, el deterioro del casco y de las tuberías sería más rápido.

1 Como algo excepcional el buzo, Alfredo "Chapaleo" Montes ha cambiado palas de hélices de paso variable.

Se ponen cerca del timón, en los costados de la salida del eje de la hélice y hay que cambiarlos regularmente, debiendo ser previamente inspeccionados por el trabajador sumergido.

Soldándolos o con bulones los ánodos se fijan al casco en lugares claves para el mantenimiento del mismo. Cada banda puede necesitar diez ánodos, depende del barco. Ya vienen colocados de fábrica pero hay que cambiarlos, según el tiempo de vida de la embarcación y el desgaste sufrido.

6)*Calafatear*:

Los buzos del puerto marplatense denominan calafateo subacuático a solucionar pequeñas averías, es decir, entradas de agua al casco. Es una tarea exclusiva para las embarcaciones de casco de madera como lo son las lanchitas amarillas. Calafatear consiste simplemente en buscar el origen de filtraciones en la madera del casco y taponarlas, con algún elemento de pegamento subacuo o alguna sustancia que se adhiera sellando la pérdida.

7) *Retirar cabos y redes enredados en la hélice* :

Por alguna mala maniobra durante la pesca un cabo puede quedar enganchado en el eje o en las palas. O peor aún, al tirar o levantar la red, ésta puede quedar atrapada en la hélice. El arte de pesca también es un bien caro al pescador y su cuidado es importante. Sin la hélice funcionando la embarcación debe ser remolcada. El buzo puede bajar a solucionar el problema sin necesidad de sacar la embarcación a superficie. A veces, el cabo no era tal, sino un cable de acero. La mayoría de los "buzos viejos", como se los denomina en el puerto marplatense, no acostumbraban a usar guantes y la mayoría de las veces que hacían ese trabajo salían del agua con las manos sangrando debido a los cortes y pinchazos. Los dedos y palmas lesionados son una marca de fábrica de los buzos. Es lógico ya que hacían su trabajo a ciegas, al tacto y perdiendo sensibilidad, debido al agua fría.

La red es un arte de pesca y es la herramienta para lograr la captura. Su mantenimiento y conservación insume mucho tiempo, siendo muy preciada para el pescador. Una de las peores situaciones para él, es que la red quede enganchada en la hélice. Puede destruirse parcial o totalmente, y eso implica un gasto considerable. En esas circunstancias, la lancha ya no puede maniobrar y es necesario auxiliarlo. Una embarcación que no tiene gobierno es un riesgo muy grande. Las condiciones climáticas y el estado del mar pueden empeorar haciendo peligrar incluso la vida. Si había obtenido una buena pesca, la pierde. Generalmente, la embarcación debe ser remolcada a puerto. El buzo realiza su trabajo desenredando esa "madeja de cabos", dependiendo del tamaño de la misma pueden ser varias horas o más de trabajo. Según testimonios, al bajar y acercarse a la hélice apenas se ve una masa, un amontonamiento tremendo; y se pregunta el trabajador sumergido: ¿Por dónde empiezo? La solución es el cuchillo y empezar a cortar. La secuencia es cortar, desenredar, cortar y así sucesivamente.

El mayor conflicto entre el pescador de la lanchita amarilla y el buzo, consiste en que el primero no acepta, no quiere saber nada de que le corten su preciada red. En cambio, para el que está sumergido en el agua fría, sin visibilidad no está dispuesto a permanecer más tiempo, que el absolutamente necesario para hacer la labor.

8) *Explosivos*: el trabajo con explosivos en el puerto de Mar del Plata no es algo excepcional, sino ocasional. En el transcurso de esta investigación, la empresa de servicios de buceo, Hydroservices, llevó a cabo varias explosiones para profundizar el canal de acceso y mejorar el rendimiento de la draga. Trabajos subacuáticos con explosivos se llevaron a cabo en la realización de espigones del club náutico en la década de 1970, según los dichos de los entrevistados.

9) *Fotografía y filmación subacua* : es una tarea cotidiana en la actualidad. Debido al avance tecnológico, los armadores y capitanes de las embarcaciones pueden visualizar desde tierra mediante un monitor, las imágenes que transmite el buzo mostrando el estado del casco y su posible deterioro.

ANEXO 3: LA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO MILITAR EN MAR DEL PLATA

La siguiente es una transcripción textual de las páginas 11 y 12 sobre la construcción del puerto militar, extraída de “Monografía y Estadística de Movimiento del Puerto Mar del Plata. 1920-32”, cuya autoría fue de la Dirección General de Navegación y Puertos, organismo controlado por el Ministerio de Obras Públicas.

“Zona Militar. Memoria Descriptiva

La creación de una zona militar en el Puerto de Mar del Plata, fue por iniciativa del Ministerio de Marina, cuando a fines de del año 1924 el poder Ejecutivo de la Nación, contemplaba la necesidad de dar a las obras, las características y objetivos previstos en la Ley de Creación Nº 6499, que no pudieron realizarlo por haberse agotado los fondos asignados que insumían hasta la suma de $12.000.000, a consecuencia de las modificaciones introducidas durante la ejecución de las obras de abrigo y su mayor costo, a causa de las perturbaciones sufridas en el precio de los materiales y mano de obra, motivadas por la conflagración europea que abarcó el período 1914-1919, y de la post-guerra hasta la actualidad.

En esa fecha el Poder Ejecutivo por Decreto de Diciembre 12 de 1924, aprobó un plan de obras indispensables para poner en condiciones de explotación a esta implantación portuaria, y a la vez, un programa mínimo de obras a ejecutarse para que pudiesen ser atendidos en forma eficiente los servicios de la Armada Nacional y que comprendía la ejecución de muelles, dragados y depósitos de agua potable y de combustible líquido, vías férreas, caminos de acceso, etc., todo lo cual importaba una inversión de 4.297.200 $ para la Base Militar.

A la espera de que el Honorable Congreso, arbitrara los fondos necesarios para la terminación total de las obras previstas por la Ley 6499, y las proyectadas para la zona militar, el Poder Ejecutivo en diferentes decretos dictados en acuerdo de ministros, dispuso; contemplando reiterados pedidos formulados por el Estado Mayor General del Ministerio de Marina, quien intervino conjuntamente con las oficinas dependientes del Ministerio de Obras Públicas, en la elaboración del plano definitivo de las obras de carácter militar; la iniciación de las obras, atendidas con fondos provenientes de partidas de la Ley de Presupuesto del año 1924, con destino a las dependencias de la Marina de Guerra en Puerto Belgrano y que por estudio practicado por el Ministerio de Marina, era más conveniente instalar en el puerto de aguas hondas de Mar del Plata.

El Acuerdo de 5 de Agosto de 1926, aprobó el plan definitivo de las obras para el apostadero naval dentro del presupuesto de $ o/s. 4.297.200, suma fijada por el de fecha 12 de Diciembre de 1924, con las modificaciones que fueron indicadas por el Estado Mayor de Marina, imputando los gastos autorizados en los diferentes acuerdos a la suma fijada en la Ley 11378, que para iniciación de las enumeradas en el Acuerdo antes mencionado, determinaba la inversión de 2.000.000 $ m/n.-

En resumen, las obras llevadas a cabo con los fondos anteriormente citados, fueron las siguientes:

-dos atracaderos fundados a 40´ al costado de la escollera Norte, entre progresivas 561.48 y 664.20 el primero o sean 103.72 m. Y el segundo, entre progresivas 735.25 y 784.93 o sean 49.68 m.

-una dársena para submarinos, aún no completamente dragada a –600 con 864 metros de muro a (-6 –10) y 168 m. Á (-8,00).

-un varadero para barcos hasta de 2.000 Ton.

-una plataforma y plano de deslizamiento para aviones.

-escollera para contención de los terraplenes, los que aún no fueron construidos hasta la cota +5,00 por no haberse proseguido el dragado cuyo producto se empleaba en el relleno de los mismos, además de la capa de tosca para recubrimiento.

-para el acceso a los atracaderos de la escollera Norte, se ha construido una calzada de mezcla petrolada en todo el ancho de la plataforma de dicha escollera o sean 6 m.; desde su arranque hasta el morro, el mencionado camino se enlaza con el que comunica con la explanada Sud de Mar del Plata y el que por el Sud lo liga a la zona comercial."

ANEXO 4: EL ARTÍCULO DEL TTE. RUMBO DE LA PRENSA DE 1934

La siguiente es una transcripción textual del artículo cuya autoría fue del Teniente Rumbo. Fue agregada a este anexo para mostrar la difusión del buceo en un diario nacional.

"BREVES NOTAS SOBRE BUCEO

Por el alférez de navío Oscar J. Rumbo

Si bien es cierto que el buceo se ha practicado desde la antigüedad, sólo en 1672 aparece por primera vez la idea del traje cerrado conjuntamente con la invención de la máquina neumática, pero esta idea tardó hasta 1837 en ser llevada a la práctica. El equipo actual consiste en la escafandra formada por el casco, el traje, los pesos y la manguera. El casco es de metal y contiene válvulas de admisión, retención y descarga de aire, teléfono, grifo suplementario y varias ventanillas, va enroscado al peto, que a su vez se asegura al cuello del traje mediante sectores de metal ajustados por mariposas, en forma tal que se evita en absoluto la entrada del agua o salida del aire.

El traje que es enterizo, sólo tiene una abertura en los puños para dejar las manos y está construido con una goma muy fuerte y reforzada. Para poder sumergirse, el buzo se carga con pesas de plomo repartidas en los botines (10 kilos cada uno) y en un cinturón de 35 kilos. Un hombre normal, vestido con el equipo de bucear, pesa alrededor de 150 kilos, y si se deja inflar el traje se necesitarán más de 300 kilos para hacerlo hundir, de lo que se deduce que siendo el traje flexible el hombre que está dentro de él puede gobernar su flotabilidad cuando se encuentra sumergido, variando convenientemente la inflación (volumen). El aire le es provisto por bombas accionadas a mano o mecánicamente y en cantidades variables con la profundidad y el esfuerzo físico que se realiza. Para los trabajos normales deben dárseles 50 litros por minuto y por cada 10 metros de profundidad (considerando la superficie como si fueran 10 metros). En caso de que se provea menos aire que el indicado, el buzo correrá peligro de envenenarse por el anhídrido carbónico que se produce. El efecto más notable del buceo, y contra el cual hay que estar más prevenido, es el de los gases de nitrógeno liberados en los diversos tejidos del cuerpo, que producen lo que se dio en llamar el "mal del buzo", o enfermedad del "caisson" o del aire comprimido (azoemia o embolia gaseosa), que suele presentarse en las formas más diversas, desde una simple picazón en la piel, ligeros mareos o náuseas, hasta la pérdida del conocimiento y muerte a los pocos minutos de abandonar el agua. Su forma más común es la parálisis parcial o total. El único remedio es volver a sumergir al buzo, cualquiera que sea su estado, salvo que se disponga de una "cámara de descompresión" (médico de hierro), donde el enfermo es sometido a la misma presión que soportó en el fondo. La enfermedad del buzo aparece por una descompresión impropia (desgaseamiento inadecuado del nitrógeno absorbido). Aparte del anterior, el buzo puede sufrir los siguientes:

1) Asfixia: a causa de una provisión insuficiente de aire.

2) Aplastamiento: por exceso de presión de agua sobre la del aire interior que no la equilibra. Resultado: la muerte.

3) Sopladura: el buzo sale violentamente a la superficie porque el volumen de su traje es excesivo.

4) Enredo: causado por la manguera de aire o cabo de señales, o ambos a la vez, que han quedado aprisionados en las obstrucciones del fondo y el buzo no puede liberarse por sí mismo. Necesita el concurso de otro buzo de auxilio.

5) Dolor de oídos: cuando la presión del aire dentro y fuera del tímpano no está equilibrada. Puede llegar hasta la rotura de esa membrana.

6) Hemorragias nasales y pulmonares: causadas por un exceso de ventilación que produce un efecto de succión sobre los conductos respiratorios.

7) Agotamiento físico: debido a un gran esfuerzo muscular sostenido, como el de luchar contra una corriente o librarse de un enredo.

8) Asfixia por sumersión: por agua que haya entrado en el traje, debido a roturas particulares de éste.

9) Envenenamiento por oxígeno: el aire respirado por más de cierto tiempo a determinada presión, provoca una neumonía a causa del oxígeno que contiene.

10)Inhibición mental transitoria: producida cuando se bucea a cierta profundidad por la acción del exceso de oxígeno (análoga en sus síntomas a los efectos de una intoxicación alcohólica).

11)Estados de angustia: causados por la soledad y oscuridad en que los buzos se encuentran en el fondo. A ello, están propensos los que padecen de cualquiera de las formas de la claustrofobia, o que la tienen latente.

Mar del Plata 1934”

ANEXO 5: LA HISTORIETA "CHAPALEO" DE "FERRITO" 1942-1959

El buzo "Chapaleo", el personaje de historieta ha sido un símbolo de la Escuela de Buceo. A pesar de estar enmarcado y a la vista, muchos buzos no supieron decir quién lo había creado ni cuándo fue publicado. Algunos recordaron haberlo leído en un diario con alcance nacional, cuando eran jóvenes y buceaban. A pesar de que el bucito de escafandra era representativo de los buzos, sus orígenes se perdían difusamente en la década de 1950. La investigación y búsqueda de "Chapaleo" me guió hasta el Museo de la Caricatura Severo Vaccaro. César Da Col, integrante del museo, pudo dar los datos necesarios para explicar quién y cuándo creó a ese bucito.

Eduardo Ferrro, un gran maestro de los dibujantes argentinos fue quien imaginó y creó al bucito como protagonista de historieta. En un reportaje de la revista Superhumor Nº 2[2], Ferro narró cómo nació esa caricatura: *"El nombre tampoco es mío. Se lo puso López Pájaro en la redacción de "La Cancha". Era el año ´42 y estábamos trabajando en la redacción de Corrientes 550 cuando llama por teléfono Muñiz, el gran dibujante, y me pregunta si no tenía una tira para presentar en "La Razón". Le mentí; le dije que sí... Me dijo que tenía que llevar veinte al día siguiente a las 10. Así que dejé todo y me puse a trabajar.* ***La primera idea que se me ocurrió fue un buzo, también del Riachuelo.*** *Lo hice, y para la mañana siguiente tenía las veinte tiras. Eran las diez menos diez y salía corriendo de "La Cancha" rumbo a "La Razón" cuando me paro y le digo a López Pájaro:"Un nombre para el buzo". Levantó la mirada del escritorio y me dijo: "Chapaleo". Y así quedó... estuve 17 años en "La Razón" con Chapaleo...".*

Varias décadas trascurrieron desde la creación. Bastantes años desde que dejó de salir publicado. Sin embargo, en el siglo XXI hay buzos que siguen usando el sobrenombre de "Chapaleo". El bucito "pasado por agua", que siempre andaba con la escafandra puesta tuvo mucho éxito. Su ingenuidad, picardía sana, de respuestas sorpresivas captaron al público, y en especial, a los buzos. Decir "Chapaleo", es decir "Buceo".

En la página siguiente se puede observar material enviado por mail el 31/03/2004 por César Da Col, integrante del Museo de la Caricatura Severo Vaccaro. Como ya se ha mencionado, esta creación de Eduardo Ferro salió publicada en La Razón entre 1942 y 1959. El lector interesado en este tema puede rastrear los diarios de esa época, bibliografía sobre Eduardo Ferro o visitar el Museo de la Caricatura Severo Vaccaro en Buenos Aires.

A los 89 años, Eduardo Ferro fue distinguido con el Premio Iberoamericano de Humor Gráfico Quevedos 2006, galardón auspiciado por la Universidad de Alcalá de Henares y el Ministerio de Cultura de España, en reconocimiento a la trayectoria profesional de aquellos humoristas cuya obra hayan tenido especial significación y artística.

---

2 Material de César Da Col, enviado por mail. Gracias César.

TOME TÉ DE EUCALIPTUS MACHO
¡NO! ¡TOME TE DE ALGO!
¿CÓMO TÉ DE ALGO? ¿ALGO DE QUÉ?
¡ALGO! ¡QUIERO DECIR ALGA MACHO!
¿CUÁNTO ME COBRARÍA POR PINTARME AL AGUARELA?
CINCO MIL
¿Y PONIENDO EL AGUA YO?
¡USTED SERÁ LO QUE YO LE MANDE! ¡USTED SERÁ BUZO!
¡PERDONAME, PAPÁ, PERO SERÉ OCULISTA!
¡ENTONCES SERÁ ESPECIALISTA EN FONDO DE OJO!
¡NO ME GUSTA COMO TE PEINAS!
¡A QUIEN DEBO AGRADAR ES A TÍ! ¡DAME UNA IDEA!

ANEXO 6: ALBERICO FAEDO Y SU DOCUMENTACIÓN DE LA 2DA. GUERRA

Los siguientes textos son copias textuales de documentos personales del Sr. Faedo, referidos a los años 1943 a 1947.

1) PERMISO PARA TRANSITAR POR EL PUERTO DE NÁPOLES EN 1943

UFFICIO RICUPERI NAVI
IL SERGENTE mecc. Faedo Alberico
Matr.42930 è autorizzato al transito
da tutti i varchi della cinta della cinta del
porto di Napoli nelle ore diurne e notturne di tutti
I giorni per ragioni di servizio.
Nápoli 8 Gennaio 1943

HAY SELLO
UFFICIO RECUPERI

IL TENENTE COLONNELLO G.N.
CAPO UFFICIO RICUPERI
FRANCO SPINELLI
FIRMA

2) PERMISO BILINGÜE INGLÉS-ITALIANO PARA VISITAR ARZIGNANO FIRMADO POR LT.COMDR. CRABB

TO WHOM IT MAY CONCERN
MR. FAEDO Alberico
Is a specialized diver attached to this Station. He has to visit Arzignano (Vicenza)
and come back at the earliest possible date. He is engaged on important work an his return is essential. Any help that can be given to him either by military or civilian transport will be appreciated.
Firmado
LT.Comdr.L.K.P. CRABB R.N.V.R
COMMANDING OFFICER
ALLIED NAVIES EXPERIMENTAL STATION ST.ANDREA VENICE
19-4-46
A CHI PUO´INTERESSARE
IL Sig. FAEDO Alberico
é un palombaro specializzato occupato presso questo Centro. Egli deve andare ad Arzignano (Vicenza) e ritornare nel più breve tempo possible. Essendo occupato in un lavoro della massima importanza il suo ritorno é necessarie. Ogni aiuto che gli possa

venire dato da Mezzi sia Militare che Civile, sarà grandemente aprésate.

Firmado
LT.Comdr.L.K.P. CRABB R.N.V.R
COMMANDING OFFICER
ALLIED NAVIES EXPERIMENTAL STATION ST.ANDREA VENICE
19-4-46

3) CERTIFICADO BILINGÜE DE PRISIONERO, DE TRABAJO Y DE RECOMENDACIÓN

ALLIED NAVIES EXPERIMENTAL STATION
S/ Andrea – VENICE – Tel. 26210 – ext. 551 office – 532 workshop
VENICE JUNE 13/1946

TO WHOM IT MAY CONCERN

This is to certify that FAEDO ALBERICO, son of Attilio, born al Chiampo (Vicenza) on Dic. 18th 1919, has been hold by the Royal Navy al St.Andrea since May 1945.

FAEDO has been examined by the Royal Italian Navy and granted congedo.

He has been engaged in the work of mine clearance in Venice Lagoon as a diver and has also worked on experimental Diving projects being carried out here.

FAEDO is a first class and fearless diver. The writer would at any time be glad to recommend him to any prospective employer.

Firmado
LT.Comdr. A.J. MARZULLO USNR

Firmado
LT.Comdr.L.K.P. CRABB R.N.V.R.
COMMANDING OFFICER
ALLIED NAVIES EXPERIMENTAL STATION ST. ANDREA VENICE

DATE 14/6/46

A CHI PUÓ INTERESSARE

Si dichiara che il Sig. FAEDO Alberico, di Atilio, nato a Chiampo (Vicenza), è stato trattenuto a S. Andrea dalla Marina Inglesa fino dal Maggio 1945.

Egli è stato discriminato dalla Marina Italiana ed ha ottenuto il congedo.

E´ stato impiegato nel lavoro di ricerca delle mine nella laguna di Venecia quale sommozzatore e inoltre ha lavorato anche in questo Centro collaborando alle prove di esperimenti subacquei in corso.

FAEDO è un sommozzatore coraggioso e di primo ordine. Lo scrivente sarà sempre felice di raccomandarlo in ogni occasione per eventuali impieghi.

Firmado
LT.Comdr. A.J. MARZULLO USNR

Firmado
LT.Comdr.L.K.P. CRABB R.N.V.R.

4) CERTIFICADO DE LA MARINA ITALIANA DE PARTICIPACIÓN EN LA LIMPIEZA DEL PUERTO DE VENECIA, TRABAJO SUBACUÁTICO Y PERICIA EN EL MANEJO DE EXPLOSIVOS DEL SARGENTO ALBERICO FAEDO

NÚCLEO SMINAMENTO PORTI A.A.
_____VENEZIA_____

Si dichiara che il Sig. FAEDO Alberico ha partecipato alle operazioni di sminamento Alto Adriático fino al 9 giugno 1947.

Ha eseguito ogni lavoro ordinatogli con grande perizia, técnica e zelo. Ha ottima practica di lavoro subacqueo e nel maneggio di esplosivi.

Venecia, 6 Diciembre 1947.

SELLO
MARICENTROSUB – VENECIA
REPUBLICA ITALIANA

FIRMADO
IL CAPO NÚCLEO SMINAMENTO A.A.
C.F. GINO BIRINCELLI

ANEXO 7: PALABRAS E HISTORIAS DEL CAPITÁN ATILIO "COCO" PORRETTI

Los siguientes textos fueron escritos por el capitán Porretti y facilitados gracias a la amabilidad de su hija, Ana. Si bien, quizás podría considerarse que algún tema no está relacionado con el buceo, creo que la lectura de los mismos es muy interesante. Así como yo he disfrutado del pensamiento y anécdotas del capitán Porretti, espero que el lector también.

1) "Prólogo

Improbable lector:

En una cena de marinos retirados, me pidieron que hablara. Para compensar la seriedad de los que me precedieron en el abuso de la palabra, se me ocurrió contar anécdotas alegres. Viejo, me he vuelto locuaz. El auditorio fue benigno, y al distenderse cayeron en excesos, tanto así como que alguien me dijo que debía escribir relatos de mis sucedidos; le pregunté si creía que yo no tenía vergüenza... parece que la he perdido, y he aquí el resultado.

Quisiera que sientas algo del placer que tuve al escribirlas, al rememorar cosas interesantes de mi pasado.

Borges dijo que es más importante el olvido que la memoria... claro, él quería significar que si no lográramos olvidar pesares, la vida sería insoportable. Tiene razón, pero me atrevo a corregir su idea: es tan importante el olvido como la memoria. Si no fuera así, olvidaríamos momentos felices que todos hemos tenido y que, con el huir del tiempo, son un escudo contra los embates de la vejez."

2) "Cualquier parecido con la realidad...

Siendo oficial joven, fui citado al Estado Mayor. Me presentaron a un italiano, alto, fuerte, que había sido oficial de Marina, instructor de los famosos hombres-ranas italianos, que hicieron proezas en la última guerra. Tal vez, la mayor fue la del Teniente Della Penne, que solo, en un torpedo humano, entró al puerto de Alejandría, y hundió un acorazado inglés. Cayó prisionero; fue liberado al firmarse la paz. El gobierno italiano lo condecoró; el inglés que comandaba el acorazado que Della Penne hundió, pedía colocarle él la medalla...

Bien. Como yo era buzo y buen nadador, me pusieron en manos del italiano, para aprender buceo autónomo –había traído un equipo- y creo que fui el primero en Sudamérica en practicar esa disciplina.

Introdujimos el buceo autónomo en la Escuela de Buceo. Los buzos viejos desconfiaban. En fin, trabajamos juntos unos años, y consolidamos una amistad.

Era un hombre de heterogéneos conocimientos, y de sistemas de adiestramiento nada ortodoxos, pero muy efectivos. Era un típico "producto de la guerra". Trajo su familia. Vivía modestamente, y al tiempo decidió regresar a Italia, donde trabajó en una empresa de obras portuarias.

Nos escribíamos regularmente.

Años más tarde me llamó por teléfono: me dijo que visitaría nuestro país, y que quería que yo organizara una cena en el mejor restaurant de Mar del Plata, invitando a todos los oficiales que lo conocían.

Así lo hice. Llegó N., alquiló auto, se alojó en el mejor hotel, y yo, sorprendido.

Nos sentamos a contarnos nuestras vidas. Después de relatarme sus trabajos, me dijo que hacía poco tiempo le había sucedido algo maravilloso: "Heredé una fortuna", me dijo y me miró en forma tal que yo, que lo conocía, me di cuenta que no debía preguntarle nada.

Se había hecho ciudadano suizo; vivía a orillas del algo Lugano –el lugar más caro de Europa- tenía un yacht en el Mediterráneo, lancha en el algo, propiedades en U.S.A., etc.

Al tiempo aclaré el misterio.

Tratando de reflotar un buque en Necochea –tarea en que fracasé- contraté a un buzo italiano, ex-alumno del enriquecido N. Cuando le conté que había estado aquí y que se había enriquecido enormemente, el buzo me interrumpió: "¡El banco de Venecia!" Se agarró la cabeza. "¡Y yo me lo perdí por los ingleses, que me tomaron prisionero!"

"¡Maledetti cornutti!"

Finalizando la guerra, algunos hombres del Grupo Gamma y la Décima Flotilla M.A.S. (los hombres rana italianos, comandados por el Príncipe Valerio Borghese) no se entregaron; se fueron replegando hacia el N., acopiando autos, motos, combustible...

Cuando los yanquis estaban a las puertas de Venecia y todos huían, simplemente se apoderaron y vaciaron el Banco de Venecia, botín de guerra.

Huyeron a Suiza, depositaron, esperaron, y después de unos años, perimida la interdicción que pesaba sobre esa fortuna, la recibieron.

¿Novelesco, no?..."

3) "La caída del submarino

El primer submarino alemán que compró la armada, vino a Buenos Aires en tres partes, en la bodega de un gran carguero noruego.

La proa, de 120 toneladas; la popa de 180 T. Y el centro de 420 T.

Estas partes habían sido cargadas en Hamburgo, con lingas (cales de acero) calculadas por el astillero constructor, el Hovalwerke.

Levantadas cada pieza por dos grúas flotantes potentísimas, habían sido depositadas en sus camas, en las bodegas, sin ningún problema.

Llegaron a nuestro puerto y con las dos grúas flotantes que teníamos en la empresa de la cual yo era gerente técnico –grúas gemelas a las utilizadas en Hamburgo- retiramos la proa y la popa del submarino.

Para sacarlas de la bodega, había que izarlas once metros sobre el piso de la misma, y así quedaban al aire libre.

Cuando íbamos a sacar el centro (420 toneladas, repito), al presidente de nuestra empresa Sr. Von Oppen (el hermoso Brummel según la colectividad alemana) dispuso

invitar a las autoridades a una copa y a presenciar la maniobra.

El día anterior icé el centro un metro y medio, verifiqué todo, y volví a depositar esa parte.

Al festejo no falló nadie, ministro de Marina, directores de astilleros, ingenieros navales, etc.

O bien les interesaba mucho ver izar semejante peso, o bien tenían presente que el servicio lo atendería el Club Alemán, de célebre restaurant, y que el champagne sería francés...

Dispuse que tuvieran suspendido el peso, y que mandaran un marinero a la cámara, para que yo invitara a las autoridades a ver la maniobra.

En medio del festejo, un marinero me hace desde la puerta la seña convenida.

Toco una campanita y se hace el silencio. Digo: ¡Señores! ... y en ese momento el terremoto... salgo corriendo. A la pasada alguien me dice: ¿Qué pasó?; "algo grave", contesté.

¡Se habían cortado todas las lingas! Eso sucedió con la carga a poco más de un metro de altura; si se cortan cuando estaba alta, hubiera desfondado al buque, y nos hubiéramos hundido tranquilamente, con Ministro de Marina y todo...

El capitán noruego bramaba. No sé que decía en noruego sobre los alemanes, pero por el tono lo sospecho.

Bueno, en un par de días solucionamos todo.

Sucedió que no tuvimos en cuenta dos leyes del infalible Murphy: una dice que "cuando algo se va a romper, se rompe", y la otra: "cuando se hace un show, algo pasa".

4) "Operaciones secretas

La Marina compró submarinos a Alemania, hace unos años. Yo trabajaba en una empresa subsidiaria de la que intervino en la compra.

Curiosamente, yo llevé el primer submarino de Buenos Aires a Mar del Plata, siendo oficial retirado. Esto fue porque el submarino estaba listo en Buenos Aires; no había sido recibido por la Armada porque no había hecho las pruebas de recepción; por otra parte ningún capitán mercante lo quería llevar, porque Prefectura no le había dado "bandera", o sea no lo tenía aprobado como nave... Los vendedores me pidieron que lo llevara yo. Embarqué los alemanes del astillero constructor, y tres timoneles de sumarinos de la Armada.

Navegamos en superficie. Para tener más velocidad, lo sumergí dejando fuera sólo la torreta... Una extraña sensación, navegar en un buque con sólo la timonera (torreta) fuera del agua.

En el canal del Río de la Plata antes de cruzarnos con un carguero, ordené al timonel que cayera a estribor (derecha), para dar paso al mercante... el submarino cayó a babor (izquierda). ¡Todo timón a estribor! El submarino siguió cayendo a babor. ¡Toda fuerza atrás! Y el mercante pasó.

Antes que pudiera averiguar que había pasado, subió el jefe de la comisión

vendedora azorado, deshaciéndose en disculpas; él había tomado el timón para probarlo y malinterpretó mis órdenes. Para un alemán esto es pecado mortal.

Entregué el submarino a la Base Naval de Mar del Plata.

Se hicieron las pruebas de recepción. Terminada la prueba final, el comandante invitó al Jefe de la comisión alemana a un brindis. Le dijo: "Señor, quien le hubiera dicho a Ud., que fue comandante de submarinos durante la guerra, que iba a estar en un submarino argentino frente a las costas de la Provincia de Buenos Aires."

"Esto no es novedad para mí; durante la guerra operábamos frente al cabo San Antonio."(cerca de Mar de Ajó).

Contó que desembarcaban gente y cajas con caudales. ¿Qué gente? Preguntó el comandante. "No sé, porque venían por número".

Sin comentarios.

Otra: cerca de Cristiano Muerto, hundido en la rompiente, hay un viejo casco cargado de rieles. Durante la guerra del 39, una compañía alemana adquirió los derechos de extracción de la carga, y se pusieron a trabajar.

Con rieles extraídos, construyeron un muelle para facilitar su trabajo. Instalaron una gran antena de radio y –cosa curiosa- compraban muchos víveres en el pueblo. Empezaron a circular versiones sobre sus actividades; que abastecían submarinos; que desembarcaban gente...

Un amigo mío que veraneaba en una estancia cercana, enterado de lo que se comentaba, fue al lugar. Un alemán con revólver en la cintura, no le permitió acercarse.

Decidió entonces vigilar el lugar de noche. Esperaron que los alemanes hicieran una compra importante de vituallas –entre ellas cajones de Hesperidina, para ser precisos- y junto con el hijo del estanciero se apostaron. Entrada la noche, vieron luces en el mar, y otras –evidentemente de una lancha – que iba y venía de mar adentro al muelle... casi nada.

Para terminar, cerca del faro San Antonio existen los restos de cuatro bases de antena similares a las de Cristiano Muerto, señal de que la cosa estaba bien programada."

ANEXO 8: A LOS BUZOS EN SU DÍA

Palabras de Bienvenida a los Buzos en la Fiesta del año 2003

A los Buzos en su día (8 de noviembre[1])

Buzos! Cuidado, andan seres subacuáticos por las calles marplatenses ! Tienen un lenguaje diferente al común de los mortales. Dicen frases muy extrañas como :

-¡Me entró agua! - ¡ Me hundí en el fango! -¿Dónde buceaste? - ¡Mojé el traje!

- ¿Hiciste el de profundidad? - ¡No puedo bajar!

Algunos creen que son monstruos marinos que surgieron de las profundidades. Mezcla de topo y delfín. Se pegan como los bichos a los cascos de las embarcaciones y toquetean una y otra vez, buscando Dios sabe qué...

Al principio eran poquitos, y se los llamaba “salvamentistas”. Se los confundía con astronautas, pero del agua. Luego, vinieron más y más. Es posible encontrarlos en algún buque hundido, esos sitios les encanta. Ahí se alojan hasta que el barco sale a superficie, y luego siguen buscando otro donde meterse.

Buzos! Es difícil explicar sus características. Tienen en común la costumbre de mirar el mar, tantear el horizonte y muy seriamente afirmar : -Hoy es un buen día para bucear. O, todo lo contrario.

Cada buzo es único. Su vida es maravillosa y llena de aventuras . Algunas creíbles y otras increíbles. Sólo él sabe a qué profundidades ha llegado.

Algunos parece que no nacieron todavía, siguen dependiendo del cordón umbilical para todo, hasta para respirar!

Otros quieren ser libres en el agua y que nadie los descubra. Esconderse y sorprender son sus habilidades.

Hay buzos maniáticos de la limpieza, andan por los fondos arenosos limpiando y componiendo lo que encuentran.

El agua es donde están felices y se sienten en su casa. Neptuno, dios de los mares ya se acostumbró a sus burbujas. El mar no distingue entre tipos de buzos. Todos son bienvenidos y afrontan el frío, el viento, mareas, falta de visibilidad superando cualquier obstáculo. Y, son los buzos!

Estos seres subacuáticos se encuentran en grandes cantidades en Mar del Plata, en especial en el día del buzo. Ahí vienen de otras ciudades, y el paso de los años acrecienta los afectos de los buzos, el cariño hacia la escuela y los recuerdos juveniles. Cada tanto, al igual que las ballenas, lobos marinos o delfines, migran en manada hacia Mar del Plata y se juntan. Los buzos también son sensibles y la emoción de verse es muy fuerte.

Pero, cuidado! Los buzos están en Mar del Plata y con ganas de divertirse.

¡VIVAN LOS BUZOS!

1 El 8 de noviembre de 1921 fue aprobado el primer curso de buceo en la Armada Argentina, por iniciativa del teniente Vicente Ferrer.

ANEXO 9: LA ABP Y LA PROBLEMÁTICA DEL BUZO PROFESIONAL

La palabra buzo puede connotar significados deportivos, recreativos, inmersiones en aguas cálidas con pececitos de colores. En realidad, ateniéndose a su significado, un buzo es[3] : *"hombre que se sumerge en el mar, generalmente con fines utilitarios y provisto de un aparato respiratorio cualquiera."* Aquí encontramos que, el motivo del buceo es un interés económico y que, debe haber tecnología subacua para la permanencia bajo el agua.

En la República Argentina la actividad de los buzos está controlada por la autoridad de aplicación, que es la Prefectura Naval Argentina. La ordenanza marítima 42/74 es la que encuadra y rige la acción de los buzos en nuestro país. Según establece la normativa vigente se considera buzo profesional a toda persona que, por sí o por cuenta de terceros, haga del buceo una profesión rentada. Para poder ejercer la profesión es necesario estar inscripto en el Registro de Buzos Profesionales de la Prefectura. Al estar inscripto, luego de cumplir con los requisitos establecidos, se otorga una libreta con costo al interesado. La libreta de buzo profesional es el único documento habilitante para poder trabajar dentro del territorio nacional. Es un dato a considerar que la ordenanza marítima 42/74 fue en su momento, una actualización de la ordenanza marítima 32/68. Es decir, que desde hace más de treinta años no se ha modificado, la legislación concerniente al buceo profesional y que, paralelamente al estancamiento normativo la actividad ha crecido y se ha expandido.

Buzos de la ciudad de Mar del Plata comenzaron a realizar reuniones en sus domicilios particulares en los años 1999 y 2000 para tratar la problemática del sector. La preocupación común hizo que, luego de más de cien años de la actividad de los buzos en Argentina, por primera vez se constituyera una asociación sindical. El Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social, aprobó la conformación de la comisión directiva fundacional y el estatuto de la Asociación de Buzos Profesionales. En Octubre de 2004 se realizaron las primeras elecciones mediante convocatoria, para elegir y poner en funciones a la primera comisión directiva electa por sus afiliados, la cual cumpliendo con las normativas vigentes pudiera accionar a favor de los buzos profesionales. La sede de la asociación sigue estando en la ciudad de Mar del plata, pero el secretario general, Carlos Zárate, vive en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. A criterio de los asociados esto era conveniente para que la máxima autoridad de la institución, pudiera gestionar los trámites necesarios ante los organismos de alcance nacional, en la capital del país.

En el artículo 1 del estatuto de la Asociación de Buzos Profesionales, queda establecido que el buceo profesional abarca las actividades de : *" Trabajos de buceo en general, corte y/o soldadura subacuos, uso y manejo de explosivos subacuos, fotografía subacua, filmación subacua, inspecciones no destructivas subacuas y toda tarea relacionada directamente con operaciones de buceo.*

Lugares donde se desarrolla la actividad: buques, plataformas y/o terminales petroleras, puertos, represas y/o construcciones civiles.

Tipos de buceo con aire o mezcla gaseosa: con equipo autónomo, con provisión de gas de superficie, buceo con campana húmeda o seca, de intervención o saturación." En la descripción de las tareas del buzo profesional no se encuentra la distinción por

3 Enciclopedia General del Mar, ver buzo, página 853, op.cit.

categorías que establece la ordenanza marítima 42/74.

La habilitación que otorga Prefectura distingue en tres categorías de buzo:

1. buzo de primera categoría: facultado para efectuar inmersiones hasta 60 metros;
2. buzo de segunda categoría: habilitado para sumergirse hasta 30 metros;
3. buzo de tercera categoría: sólo puede sumergirse hasta 12 metros.

Para poder aspirar a la patente de buzo es necesario aprobar los exámenes médicos, académicos y prácticos en el agua. Si tenemos en cuenta las profundidades del puerto de Mar del Plata, aproximadamente ocho y diez metros y que los trabajos en los cascos de los barcos se realizan entre dos y tres metros, la habilitación de tercera categoría es suficiente para trabajar cumpliendo con las necesidades laborales y normativa vigente. Las empresas de trabajo subacuático marplatenses han contratado generalmente a buzos de tercera categoría. La patente de segunda categoría se exige a los que se dedican a buceos más profundos; por ejemplo, en las plataformas petroleras en el sur del mar argentino. La primera categoría corresponde a los peritos navales y es una minoría. La mayoría de los buzos profesionales que se desempeñan en el ámbito portuario, son los que están habilitados para descender hasta 12 metros.

La Asociación de Buzos Profesionales tiene varias prioridades en su accionar sindical. Una de las más importantes es conseguir la aprobación de la jubilación del buzo. Sólo los retirados de las fuerzas armadas, armada o prefectura perciben haberes por su anterior tarea de buceo, en cambio, los civiles están desprotegidos y algunos aportan como autónomos a alguna AFJP. Se pretende por parte de algunos asociados a la ABP lograr una reglamentación jubilatoria para los buzos, similar a la de los mineros retirándose a los 50 años ya que, actualmente, debe continuar trabajando hasta los 65 años.

Con lo anteriormente expuesto se ha pretendido clarificar el concepto de buzo profesional, relacionándolo con la normativa vigente. El desconocimiento de la labor del buzo es evidente no sólo quizás, en otros actores del circuito económico portuario, sino incluso por parte de las mismas instituciones estatales. Probablemente, las características del trabajo subacuático que al realizarse bajo el agua no se percibe directamente por el empleador[4], la eficiencia de lo realizado se demuestra en el funcionamiento de la embarcación, el hecho de que es un sector minoritario y altamente especializado, fueron factores que al confluir contribuyeron a que recién en el siglo XXI apareciera esa profesión dentro del listado del Ministerio de Trabajo. El buzo es un integrante más del ámbito laboral portuario y se diferencia en que es el único habilitado para trabajar bajo el agua. Aunque ha existido la ocupación desde el siglo XIX en Argentina, ha sido una de las últimas en crear su asociación sindical específica, y todavía falta realizar legislación laboral acorde a las necesidades de este trabajador sumergido.

Por lo tanto, el buzo profesional es un trabajador que realiza su actividad en el agua, que debe cumplir con requisitos de aptitud médica, capacidad acuática, conocimiento de salvamento, marinería, arquitectura naval debido a que se encarga de lo relacionado con la obra viva del casco y que, a pesar que integra desde hace mucho tiempo el circuito económico laboral portuario, todavía carece de los beneficios de otros sectores, como por ejemplo, el de la jubilación a los cincuenta años.

4 Debido al progreso tecnológico, en la actualidad el empleador puede ver y controlar lo que hace el buzo mediante la filmación subacuática. Todo se puede transmitir a monitores en tierra o en la cabina de mando del buque, quedando el registro fílmico como prueba ante cualquier inconveniente. (Ahora se puede controlar el trabajo del buzo por filmación subacuática).

BIBLIOGRAFÍA

Aldao, Celso.Bases para una acción comunitaria en salud pública. Editorial Presencia, Mar del Plata, 1968.

Aldao, Celso. Medicina del Buceo. Base de Submarinos de Mar del Plata. Escuela de Buceo. Talleres gráficos de la Prensa Médica Argentina, Enero, 1955, Buenos Aires.

Alió, Enrique. Mar del Plata. Historia completa de esta hermosa ciudad veraniega. 1920.

Alvarez, Adriana y otros. Mar del Plata. Una historia urbana. Fundación Banco de Boston. Buenos Aires, 991. Agrupación Marplatense de Buzos Autónomos y Museo Municipal de Ciencias Naturales “Lorenzo Scaglia”.

Entronización de la Virgen de la Piedra. Nuestra Señora del Mar. Folleto s/f.

Argentina. Secretaría de Obras Públicas. Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Naveables. Estudio mediante ensayo hidráulico sobre modelo del puerto de Mar del Plata y sus alrededores. Licitación pública nacional e internacional 3688. Tokio, Sunrise Technical Consultants, 1969, 7 volúmenes.

Armada Argentina. “Buceo de Alta Complejidad: desafío profesional y tecnológico” en, Gaceta Marinera. Publicación Oficial de la Armada Argentina. Año XLII. Agosto 2004.

Armada Argentina. Departamento Información Pública de la Armada. “Hasta el último límite. La Búsqueda del Pesquero Altair.” En, Boletín del Centro Naval, número 789, Volumen 116, Enero, Febrero y Marzo de 1998.

Armada Argentina. Dirección de Instrucción Naval. Escuela de Buceo. Base Naval Mar del Plata. *Cincuentenario 1921- 1971.* Editado por los Talleres Gráficos de la Dirección de Abastecimientos Navales, 1971.

Armada Argentina. Dirección de Instrucción Naval. Escuela Nacional de Pesca “Comandante Luis Piedra Buena”. Breve Reseña Histórica. 2001.

Armada Argentina. Escuela de Buceo. *Manual de Buceo.* Reedición de 1983, sin más datos.

Armada Argentina. *Manual del Oficial Salvamentista.* Tomos 1 y 2. Ejemplares fotocopiados, sin fecha.

Asociación de Buzos Profesionales.Estatuto, ejemplar fotocopiado, sin fecha.

Bragge, Guillermo.Informe en Documentos referentes al puerto de abrigo y muelle en la costa del sur, estancia de la Laguna de los Padres. Municipalidad de General Pueyrredón, Mar del Plata, 1970.

Barili, Roberto T. Génesis de Mar del Plata Imprenta López, Mar del Plata, 1962.

Barili, Roberto T. Italianos de Mar del Plata. Instituto Gráfico Italiano. Volume II. Nápoli.

Barili, Roberto T. La historia de Mar del Plata. Imprenta Pablo Tavelli, Mar del Plata, 1978.

Barili, Roberto T. La historia de Mar del Plata. Serie Hombres en el Tiempo. Primer Tomo. Editorial Dársena, Mar del Plata, 1978.

Barili, Roberto T.Mar del Plata. Editorial Pueyrredón. Mar del Plata. Abril 1970.

Barili, Roberto T. Mar del Plata, Ciudad de América para la humanidad. Reseña histórica. Municipalidad de General Pueyrredón, Mar del Plata.1964.

Barili, Roberto T. Mar del Plata. Cuarto concurso de monografías. Archivo histórico de la provincia. Mar del Plata, 1962.

Bello, Alberto Amancio. “Antecedentes históricos de los Buzos de la Prefectura Naval Argentina.”

Guardacostas. Revista Oficial de la Prefectura NavalArgentina. Nº 94, Buenos Aires. Junio 1998.

Borghese, Julio Valerio. Sea Devils. Editorial Andrew Melrose, London, Great Britain, November 1953.

Bucich, Antonio J. Los viajeros descubren la Boca del Riachuelo. Cuadernos de Buenos Aires

XIV. Editado por la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1961.

Bucich, Antonio J. El barrio de La Boca. Cuadernos de Buenos Aires VII. Editado por la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1970.

Bucich, Antonio J. Rasgos y perfiles en la Historia Boquense. Editorial Ergon, Buenos Aires, 1962.

Bureau of ships navy department (E.E.U.U.) Underwater cutting and welding manual. Washington, United States of America,1954.

Caillet-Bois, Teodoro. Historia Naval Argentina. Editorial Emecé Editores, S:A:, Buenos Aires, 1944.

Cacopardo, F y otros. ¿Qué hacer con la extensión? Mar del Plata, ciudad y territorio. Siglos XIX-XX. Alianza Editorial, Buenos Aires, 2001.

Carrizo, Miguel Angel. Crucero A.R.A. "General Belgrano"; "Presente". Testimonio de un superviviente del A.R.A General Belgrano. Sociedad Argentina de Escritores Seccional Atlántica. Editorial Martín. Mar del Plata, 2000.

Castillo, Walter y Guerri, Agustín. Saladero: génesis de una ciudad. Facultad de Arquitectura y urbanismo, Universidad Nacional de Mar del Plata, ejemplar fotocopiado, 1987.

Centeno E. Mateo. Agrupación de Buzos Tácticos. Breve descripción geográfica de las Islas Malvinas. Georgias del Sur y Sándwich del Sur. Ejemplar fotocopiado, sin fecha.

Cova, Roberto O. Pedro Luro. Un pionero de La Pampa. Notas para un estudio histórico sobre la vida de Pedro Luro y la evolución de Mar del Plata. Mar del Plata, 1983.

Cova, Roberto O. Síntesis histórica de Mar del Plata. Notas para el conocimiento del origen, evolución y desarrollo de la ciudad y de la zona. Editorial Pueyrredón, Mar del Plata, 1969.

Del Valle, Roberto.Contribución al conocimiento de la geografía regional y de sus primeros pobladores. Ejemplar mecanografiado y fotocopiado sin fecha, en biblioteca municipal Leopoldo Lugones.

De La Sierra, Luis. La Guerra Naval en el Mediterráneo (1940-1943). Editorial Juventud, S.A.Deportes. Número 179, Enero de 1981.

Barcelona, España, 1976. Enciclopedia General del Mar.

Ediciones Garriga S.A., Madrid-Barcelona, España, 1957.

Engelbeen, Karl Patagonia.Tierra maldita o promisoria? Editorial sin datos. Primera edición 1964. Título original: Patagonië. Land van vervloeking of van belöfte? Traducción: Rejane Lams.

Fagnani, Fernando. Mar del Plata. La ciudad más querida. Desde sus orígenes hasta hoy. Editorial Sudamericana. Buenos Aires, 2002.

Fermepin, Raúl Ricardo y Villemur, Juan Pedro. 155 años de la pesca en el mar argentino (1821-1976). Instituto de Publicaciones Navales. Primera edición, Buenos Aires, 2004.

Fernández Schenone, Jorge. Los antiguos veraneos en Mar del Plata. Editorial Martín, tercera edición, Mar del Plata, 1996.

Filomatori, Leonardo Javier. El salvamento de buques" en revista Guardacostas. Bs. As. Junio de 2000, año XXXVI, nº 102.

Ferrer, Vicente A. "Informe sobre la escafandra acorazada para buceo a grandes profundidades" en Boletín del Centro Naval, tomo 45, número 467, página 413.

Frecia, Alfredo Raúl "Los Comienzos" en Subaquática. Publicación periódica de Cultura e investigación . Año IV, número 11

Fuerza Aérea Argentina. Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil Informe Final de Accidente de Aviación Nro. 1191. Publicado en Boletín Informativo de Accidentes de Aviación.

Fuerza Aérea Argentina. Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil Informe Final de Accidente de Aviación Nro. N° 1219. Publicado en Boletín Informativo de Accidentes de Aviación.

Gascón, Julio César. Orígenes históricos de Mar del Plata. Publicaciones del archivo histórico de la Provincia de Buenos Aires. La Plata. Taller de impresiones oficiales. 1942.

Giacché, Francesca.Teste di rame. In viaggio con i palombari, Ireco Ed., Formello, Italia, 2000.

Hasbani, Elías "Personajes del puerto" en LA PORTUENSE, año 2, número 21, Marzo 1999.

Ibáñez, José El puerto que conocí (en la década del ´40). Gráfica Armedenho, Mar del Plata, 1988.

Ibarra, Orlando. Para que el viento no las borre. Historias de la Patagonia. Editado por el Círculo Policial y Mutual de la Provincia de Chubut, Puerto Madryn, Chubut,Argentina, 2001.

Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires. Manual Informativo de la Ciudad de Buenos Aires. Editado por el Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires, 1981, Buenos Aires.

Iñurrieta, Verónica E. "Actors in History. The beginnings of professional diving in the Argentine, at the port of Mar del Plata" en Historical Diving Times, from the Historical Diving Society, issue 34, summer 2004.

Iñurrieta, Verónica E."Gli inizi della subacquea professionale in Argentina al porto di Mar del Plata" en HDS NOTIZIE, Nº 31, Anno X, Settembre 2004.

Kirby Morgan Diving Systems International, Inc. Manual de operaciones y mantenimiento de EXO, Santa Bárbara, U.S.A.,1998.

Lagrange, Alberto A. Mar, playas y puerto. Desde Mar del Plata una visión diferente. Fundación Bolsa de Comercio. Mar del Plata, 1993.

Locqueyssie, Briand de"Ya se fotografía el fondo del mar en nuestro país", en ESTO ES, 1955.

Marengo, Ricardo "La construcción del Puerto Mar del Plata I ",en Serie Comunicaciones, editada por el Archivo Museo Histórico Municipal "Villa Mitre".

Marengo, Ricardo. "La construcción del Puerto Mar del Plata II", en Serie Comunicaciones, editada por el Archivo Museo Histórico Municipal "Villa Mitre".

Marengo, Ricardo. "La construcción del Puerto Mar del Plata III", en Serie Comunicaciones, editada por el Archivo Museo Histórico Municipal "Villa Mitre".

Marengo, Natalio Ricardo. Desde la bohardilla. Edición del autor. Mar del Plata,1990.

Melegari Mazzoni, Giulio E. "La formazione professionale subacquea. Didattica e certificazione-Evoluzione storica e stato dell´arte" en Immersione rapida M.A.R.E., nel numero 11 Gennaio-Febbrario 2002,pp 9-11.

Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Navegación y Puertos. *Monografía y Estadísticas de Movimiento del Puerto de Mar del Plata.1920-32*.

Moro, Rubén Oscar. La Guerra Inaudita. Historia del conflicto del Atlántico Sur. 11 edición, Editorial Edivérn, Marzo 2003, Buenos Aires, Argentina.

Mountain, Alan. El manual del Submarinista. Editorial Paidotribo, Barcelona, España, primera edición.

Municipalidad de General Pueyrredón. Boletín Municipal. Primer Trimestre de 1936. "Boletín Municipal, 1927. "Boletín Municipal, 1929. "Boletín Municipal, segundo y tercer trimestre 1934 y 1939.1951, 1952, 1953, 1954, 1955,1956, 1958, 1959 y1960.

Nolte Polledo, Ricardo Hernán. "El Buceo táctico en las Marinas Modernas", en Boletín del Centro Naval, número 705, Octubre-Diciembre 1975, Buenos Aires, Argentina.

Orozco, José Marcelo."Librar al buque E.L.M.A. Río Cincel", en El Periscopio, número 5 de Junio

de 1999.
Ortiz, Ricardo M. “La economía marplatense en relación con su puerto”, en Cursos y Conferencias. Año XVI, volumen XXXII, número 190, Buenos Aires, Enero de 1948.
Pazos, Baltasar. Técnicas de buceo deportivo. Editorial Diana, México, 1996.
Pirelli.Manual Pirelli del LS 901. Sin fecha ni lugar de edición.
Planteo Nº1. Historia de la ciudad que nos construyeron. “El puerto de la Laguna de los Padres” Noviembre 1973.
Planteo Nº2.Historia de la ciudad que nos construyeron. “La villa de los porteños”, Septiembre de 1973.
Planteo Nº 3 . Historia de la ciudad que nos construyeron. El “Biarritz Argentino”, 1907 – 1919, Octubre de 1973.
Polo, Ricardo E.Reflotando buques en el Puerto de Mar del Plata en Revista Guardacostas, Año XXXIV, número 93, Buenos Aires, Marzo de 1998.
Porretti, Atilio Santiago.“Historias de la Fragata Libertad” en Yacht Club Argentino, Mayo de 1998, número 86.
Prefectura Naval Argentina, Servicio de Salvamento, Incendio y Protección Ambiental, División Salvamento y Buceo. Antecedentes del Buceo. Impresión sin fecha.
Prefectura Naval Argentina. Revista Guardacostas, nº 76, páginas 87 y 88, artículo sin nombre de autor.
Pugh, Marshall. El Hombre Rana (Comandante Crabb). Editorial Troquel, Buenos Aires, 1957.
Quesada, Josué. Mar del Plata. Historia de su fundación, desarrollo y Engrandecimiento. Talleres gráficos argentinos, Buenos Aires, 1921.
Revista de Publicaciones Navales. Tomo 52, 1927-1928, página 245.
Revista La Banquina, Año 1, Número 2, Abril de 1997.
Sas, Gregorio. “El puerto de Mar del Plata. El gran puerto del porvenir.” En Mar del Plata Anuario, Año III, número 3, 1930-1931.
Sebreli, Juan José. Mar del Plata. El ocio represivo. Editorial Tiempo Contemporáneo. Buenos Aires. Marzo 1970.
Société Nationale de Travaux Publics de París. Empresa Constructora. Las obras del Puerto de Mar del Plata. República Argentina, Buenos Aires, 1923.
Suárez Menéndez, Santos. Historia de Mar del Plata. Desde sus orígenes hasta hoy. Edición Buenos Aires, Buenos Aires, 1945.
Villar, María; Rigonat, Cecilia. “Intervenciones hídricas urbanas y valorización diferencial del territorio. El caso de Mar del Plata”, en Aristas, revista de estudios e investigaciones, año I, nº1.
Zeballos Fraigne, Diego. Don Pedro Luro. Pionero de Mar del Plata y su región. En serie Comunicaciones, Año 3, nº 29, Octubre de 1995. Editada por el Archivo Histórico Municipal “Villa Mitre”.

DIARIOS

EL PUERTO DE MAR DEL PLATA, 1941-1949.
ECOS DEL PUERTO, segunda quincena del mes de Mayo de 1997.
ECOS DEL PUERTO, primera quincena del mes de Agosto de 1998.
LA PRENSA, 1925, 1932, 1934, 1952.
EL ATLÁNTICO, 1955.
" " , 11/08/1980.
" " , Sábado 10 de Febrero de 2001.
EL TRABAJO, 17/ 01/ 1959; Noviembre de 1964 y 19/02/1965
EL TRABAJO. BODAS DE ORO 1915-1965.
LA RAZÓN, 21 de Enero de 1970.
" " , 14/02/1981y 8/12/1982.
" " , 19 de Septiembre de 1996.
LA CAPITAL, 6/10/1952,1955.
" " ,24/07 y 4/07 de 1957.
" " , 21/01/1959.
" " , Jueves 5 de Noviembre de 1964.
" " , 11/07/1969.
" " ,14/04/1970.
" " , desde el 2/11/74 hasta el 15/11/74.
" " , Sábado 5 de Junio de 1976; Julio y Agosto de 1976.
" " , 23/03, 24/03, 27/03 y 29/03 de 1979.
" " , 07/12/1982.
" " , 50 AÑOS (1905-1955).
" " , Libro Diamante Histórico y Periodístico, 75 aniversario,1980.
" " ,Revista 124 aniversario. Suplemento especial (1874-1998).
" " , 10/07/1996.
" " ,20/06/2001
LA CAPITAL REVISTA, 13/04/86.

LEGISLACIÓN CONSULTADA

Ordenanza Marítima 42/72
Ley 20.094 de la Navegación

PÁGINAS WEB

http://www.nmsi.ac.uk
http://www.under-water.co.uk/2000/032000defence.htm
http://www.royal-navy.mod.uk
http://www.decima-mas.net/frames2.htm

FUENTES PRIMARIAS

• Fichas del personal del curso de conscriptos de la Escuela de Submarinos y Buceo, vistas el 01/03/01.
• Apuntes del Juzgado de Balcarce, documentación privada del Arquitecto e historiador local, Roberto Cova.
• Nota dirigida al Departamento de Estudios Históricos Navales y a la Secretaría General Naval, con fecha 7/10/1969, firmada por el Teniente Nicolás, consultada en la biblioteca de Estudios Históricos en "Casa Amarilla", Buenos Aires.
• Nota dirigida a la Escuela de Buceo, con fecha 5/11/1969 emanada del Departamento de Estudios Históricos Navales, consultada en la biblioteca de dicha institución, en Casa Amarilla, Buenos Aires.
• Orden del señor director de la Escuela de Buceo Nº 32/70, con fecha 28/10/1970, firmada por el Capitán de Fragata Dágostino, consultada en la biblioteca del Departamento de Estudios Históricos, Casa Amarilla, Buenos Aires.
• Mezcla de helio-oxígeno en buceo. Traducción del U.S. Naval Medical Bulletin. Vol XXV Nº 1, Enero 1927, traductores: Oscar Rumbo y Horacio Howard.
• Aparato "pulmón". Bends contraídos por John Linso durante experiencias en el Arsenal de Washington, traductores: Oscar Rumbo y Horacio Howard.
• Caso fatal de Caisson. Traducción del U.S. Naval Medical Bulletin. Volumen 19, número 2, Agosto 1923, traductores: Oscar Rumbo y Horacio Howard.
• Memorandum de la D.G.M., Junio 2 de 1930. Firmado por Oscar Rumbo y Horacio Howard.
• Informe mensual dirigido al Sr.Jefe de la Comisión Naval Argentina en Estados Unidos, de los Alféreces de Fragata, Oscar J. Rumbo y Horacio Howard, adscriptos a dicha comisión, Washington, 18 de Abril de 1931 e ingresó al Ministerio de Marina como asunto reservado en Mayo de 1931.
• Libreta Personal de Buzo del buzo de 1º clase de 1938, Mauri Giordano, firmada por el Teniente Howard, comandante del Seguí.
• Reglamento del Servicio de Buceo de 1932. Ejemplar fotocopiado. Original propiedad del buzo Sosa, quien se lo dio a los buzos conscriptos Droguetti, Müller y Morales.
• Apuntes para el Buzo. Año del Libertador General San Martín.1950. Carpeta de estudios fotocopiada.
• Libreta de Buzo del señor Ricardo Droguetti de 1951.
• Libreta de Buzo del señor Adolfo Müller de 1951.
• Cédula de llamado al servicio, Cédula de Incorporación y Notificación de llamado al servicio del señor Adolfo Müller.
• Permiso de transitar por el puerto de Nápoles al sr. Faedo, con fecha 8, Gennaio, 1943, firmado por Tenente Colonnello Franco Spinelli, Capo Ufficio Ricuperi.
• Permiso para que Alberico Faedo pueda visitar Arzignano (Vicenza), firmado por Lt. Comdr. Crabb, con fecha 19/04/46.
• Certificado de trabajo de Alberico Faedo para los ingleses en el puerto de Venecia, y carta de recomendación, firmado por Lt. Comdr. Crabb R.N.V.R. y Lt. Comdr. Marsullo U.S.N.R., con fecha 13/06/1946.
• Constancia de participación de Alberico Faedo en las operaciones de salvamento y de óptimo manejo de explosivos, firmado por C.F. Gino Birincelli, en Venecia con fecha 6/12/1947.
• Orden de Base Nº 22 – Base Naval de Puerto Belgrano.
• Certificado de Servicios Militares Nº 1248/02 del señor Marcelino Sotura.
• Certificado del curso de Capacitación para Personal Subalterno en Buceo de Profundidad del señor Marcelino Sotura.
• Orden de Jefatura Nº 6/954,objeto: s / felicitar Cbo. Sotura.

- Medalla de Hombre Rana de 1952 del buzo Nilberto Colman
- Memorias anuales del C.A.S.E., años 1969 a 1977.
- Informe de Misión de un buceo de intervención a 146 metros de profundidad realizado por el Suboficial Navarrete, firmado por el Capitán de Corbeta Gavarry, Jefe de la División Sistema de Intervención de Buceo en Tolón, el 18 de Noviembre de 1977.
- "Informaciones Generales", folleto instructivo para los pasantes buzos argentinos en Francia, en 1977, que incluía mapa.
- Placa de los egresados del curso de Gran Profundidad de 1976.
- Placa de los egresados del curso de Gran Profundidad de 1977.
- CETRAVIM. Certificat de scaphandier- plongeur profesionnel del sr. Carlos Olmos, fecha 6/oct./ 1977, Chambre de comerse et d´industrie de Marseille.
- Diplome. Nous, COMES INDUSTRIES, certifions avoir recu monsieur Olmos, Carlos, 31/oct./ 1977.
- Libreta de Buzo del señor Marcelo Orozco, buzo salvamentista.
- Diploma del Honorable Congreso de la Nación a los combatientes, Ley 23.118, al Suboficial Primero Alberto Aníbal Papasidero, 9/7/1994.
- Placa de reconocimiento de la A.P.B.T. al buzo Papasidero, 1984.
- Placa de reconocimiento de la Escuela de Buceo al buzo Papasidero, 1983.
- Diario de viaje de Juan Chervo a bordo del buque Formosa, Mayo de 1982.
- Trabajo de Diseño de Campo para la Prefectura Naval Argentina, realizado por el ayudante de primera, Nelson Damián Gómez.
- Plaqueta de la Prefectura Naval Argentina sobre la limpieza del puerto marplatense de los años 1997/98, donada al Museo del Hombre del Puerto, "Cleto Ciocchini".

ENTREVISTAS: gracias a todos!

- Arq. Roberto Cova, entrevistas realizadas el 6/11/01 y el 21/12/01
- Sres. Rodolfo y Carlos Carboni, bisnieto y nieto respectivamente del buzo Vicente Carboni. Entrevistas realizadas en el año 2001.
- Sr.Jesús Ayub, hijo de José Ayub, buzo que participó de la construcción del puerto.
- Sra. Jesusa Ayub, hija de José Ayub.
- Sra. Elvira Alvarez Rabadán (fallecida), viuda del buzo José Ayub, entrevista realizada el 29/ 09/1995 por personal del Museo del Hombre del Puerto, "Cleto Ciocchini" y forma parte de sus archivos.
- Sra. Antonia Olanda, hija del buzo Antonio olanda, realizada el 25/02/04.
- Sr. Juan Cappellutti, nieto del buzo Nicolás Lascienza, realizada el 27/06/03.
- Profesora Ofelia La Cava, nuera de "Tita" Tiribelli.
- Sr.Adolfo Gabriel Carbini, buzo de la Armada.
- Sr.Luis Tabó, buzo e instructor de la Armada.
- Sr.Paulino Gonzáles, buzo de la Armada.
- Sr. Oscar Sosa, "Caraculi", buzo jubilado del Ministerio de Obras Públicas, entrevistado en la ciudad de Rosario, el 28 de Enero de 2003.
- Sr. Angel Tonello, buzo salvamentista de la armada e instructor.
- Sr. José Eduardo Freitas Henriques, buzo e instructor.
- Sr. Adán Cisneros, buzo e instructor en 1950.
- Ingeniero Celso Aldao, hijo del Dr. Aldao.
- Sr. Ricardo Droguetti, buzo conscripto de 1950.
- Sr. Adolfo Müller, buzo conscripto de 1950.
- Sr. Luis Morales, buzo conscripto de 1950.
- Sra. Ana Teresa María Leonor Porretti, hija del Capitán Atilio Porretti.

- Sr. Aníbal “Vasco” Echeverría, buzo salvamentista retirado de la Armada.
- Sr. Marcelino Sotura, buzo e instructor retirado de la Armada, entrevistado en su domicilio de la ciudad de La Plata, el 15 de Diciembre de 2002.
- Sr. Alberico Faedo, buzo gamma italiano de la Segunda Guerra Mundial.
- Sr. Nilberto Colman, buzo táctico de la primera promoción de 1952.
- Sr. Leopoldo Ramos, buzo táctico de la primera promoción de 1952.
- Sr. Isidro Reyes Paez, buzo táctico de la promoción de 1959.
- Sr. Juan José Simonet, buzo táctico de la promoción de 1959.
- Sr. Tomás Hermógenes Carrizo, buzo táctico.
- Sr. Gerardo Daniel Geary, furriel, oficinista de la Escuela de Buceo en 1949.
- Sra María de García, viuda del buzo Juan García.
- Sr. Jesús Arévalo, uno de los buzos fundadores del C.A.S.E.
- Sr. Horacio Giaccaglia, uno de los buzos fundadores del A.M.B.A.
- Sr. Alberto Bienenfeld, buzo del A.M.B.A.
- Sr. Marcelo Balado, ex – alumno del A.M.B.A y operador de la escollera norte.
- Sr. Julio César Sánchez, buzo de gran profundidad.
- Sr. Carlos Olmos, buzo de gran profundidad.
- Sr. Eduardo Navarrete, buzo de gran profundidad.
- Sr. Aldo “Flaco” Omar Ruiz, buzo de saturación.
- Sr. Luis Angel Giménez, buzo salvamentista en Malvinas en 1982.
- Sr. Luis Benigno Antunes, buzo táctico.
- Sr. Andrés Molina, buzo salvamentista que rescató náufragos del “Belgrano”.
- Sr. Alberto Papasidero, buzo táctico y veterano de Malvinas.
- Sr. José Luis Veliz, buzo táctico y veterano de Malvinas.
- Sr.Alfredo “Chapaleo” Montes, fue propietario de “Montes y Cía” y socio de Centeno en la empresa “Chapaleo S.A.”.
- Sr.Federico Contessi, dueño del Astillero Contessi.
- Sr.Manuel “Cacho” Centeno, buzo y socio de Montes.
- Sr. Luis A. “Indio” Toledo, socio de “Toledo y Canal S.R.L.”.
- Sr. Héctor Jorge Canal, socio de “Toledo y Canal S.R.L.”.
- Sr. Sergio Toledo, buzo.
- Sr.Maximiliano Canal, buzo.
- Sr. Sebastián Ranucci, bisnieto del fundador de la empresa de buceo Ranucci.
- Sr. Horacio “Nono” Ongarini, mecánico naval con más de 30 de trabajo portuario.
- Sr.Jorge Gallego, propietario de “Hydroservices S.R.L.”
- Sr. José Luis “Caballo” Bona, buzo.
- Sr. Daniel “Cóndor” Wildner, buzo.
- Sr. Javier Castro Aranza, buzo.
- Sr. Carlos Vieyra, buzo.
- Sr. Guillermo Luis Balbi, buzo.
- Sr.Isidoro Vinagre, miembro de la Cooperativa Marplatense de Pesca.
- Sr. Antonio De las Heras, buzo de gran profundidad.
- Sr. Juan Piccoli, hijo del buzo Nicolás Piccoli.
- Varios testimonios de pescadores tomados de la plaza de redes mientras reparaban sus artes de pesca.
- Y, a los señores buzos Edmundo Centeno, José Marcelo Orozco y Juan Chervo, que aportaron el testimonio escrito para ser incluido en este libro.

Gracias a todos.

Verónica Elvira Iñurrieta.

LA AUTORA

Verónica Elvira Iñurrieta nació en la ciudad de Mar del Plata. Cursó sus estudios primarios en la Escuela Nº 1 “Pascuala Mugaburu” y el secundario en el Colegio Nacional “Mariano Moreno”. Se recibió de profesora en Historia en el año 1989, en la Facultad de Humanidades de la Universidad Nacional de Mar del Plata. Desde 1990 se desempeñó como profesora en escuelas estatales provinciales. Siempre tuvo la inquietud de bucear y en el año 1995 hizo su primer curso en el C.A.S.E., Centro de Actividades Subacuáticas Escualo. Desde 1997 hizo numerosos viajes al sur y otros lugares de buceo del país y del extranjero. Realizó cursos de diversas certificadoras alcanzando el nivel de Master Diver S.S.I, Scuba School International, y Divemaster P.A.D.I., Profesional Associations Diving Instructors. En Octubre del 2000 se decidió unir sus dos pasiones: la Historia y el Buceo. Desde el 2001 es buzo profesional de tercera categoría Nº 1220 habilitada por la Prefectura Naval Argentina. En el 2002 presentó en el XIII Congreso de Historia Regional, un primer trabajo de investigación sobre los buzos del puerto local editado en video. La revista Historical Diving Times que pertenece a The Historical Diving Society en el Reino Unido, publicó su artículo en inglés sobre los comienzos del buceo profesional en el puerto de Mar del Plata en el año 2004. El mismo fue traducido al italiano e impreso en HDS Notizie de Italia. En marzo de 2006 se graduó con el título de Licenciada en Historia en la Facultad de Humanidades de la Universidad Nacional de Mar del Plata, con la tesis "El buceo profesional en Mar del Plata. Del *buzo* a la *empresa subacua*".

Actualmente, Verónica Elvira Iñurrieta sigue ejerciendo la docencia y continúa investigando la historia del buceo.

Para comunicarse con Verónica Elvira Iñurrieta escribir a:

historiadelbuceo@gmail.com

historiadelbuceo@hotmail.com

En YouTube
“Historia del Buceo
Mar del Plata,
Argentina”

Instagram
historiadelbuceomardelplataarg

EL LIBRO LOS BUZOS DEL PUERTO DE MAR DEL PLATA FUE PREMIADO EN LONDRES

El 21 de Octubre de 2006, este libro *Los Buzos del Puerto de Mar del Plata,* en su primera edición fue distinguido por la Historical Diving Society con sede en Londres, Reino Unido. El premio otorgado es el "Dr. Art Bachrach Literary Award" por su contribución a la historia del buceo en el mundo. Ese reconocimiento se entrega anualmente desde 1996. Es la primera vez que lo recibe un libro escrito en idioma español, desde Sudamérica y a una autora mujer, Verónica Elvira Iñurrieta.

Debido a que la distinción de la Historical Diving Society era honorífica y no cubría el viaje desde Argentina al Reino Unido, el Consorcio Portuario Regional de Mar del Plata aprobó en reunión de directorio presidido por el Contador Sr. Sergio Fares e integrado por los sres. Ricardo Alonso, Mariano González, Jorge Andrada, Ricardo Manocchio, Juan Ignacio Guiñazú, Juan Antonio Gutierrez, Mariano Pérez, Victorio Elena, Darío Sócrates, Jorge Paredi y Alberto Rosa, donar el pasaje aéreo. En Londres, los miembros de la Historical Diving Society recibieron y homenajearon a la autora haciéndose cargo de todos sus gastos.

La entrega del premio, una pieza de cristal que tiene grabada la campana de buceo del astrónomo Halley, fue recibida por Verónica Elvira Iñurrieta en la cena anual de la HDS, que se llevó a cabo a bordo del buque Elizabethan mientras navegaba por el río Támesis. Teniendo en cuenta que la actividad del buceo está regulada por la Prefectura Naval Argentina, la autora llevó una nota de agradecimiento de dicha institución. Además, medallas recordatorias de los buzos de la grúa de salvamento, una nota de la Escuela de Submarinos y Buceo de la Base Naval de Mar del Plata, fotos de buzos de Mar del Plata y un pergamino de cuero del Centro de Actividades Subacuáticas Escualo. Esos objetos fueron entregados al presidente de la HDS, vicealmirante (RE) Sir John Rawlins.

En la cena se hizo presente, acompañando tan grato acontecimiento, el Sr. Agregado Naval en Londres, Capitán de Navío Carlos Castro Madero.

Es la primera vez que un libro sobre la historia de los buzos, sus sacrificios, trabajos y anécdotas, se realiza desde Mar del Plata y trasciende las fronteras obteniendo un premio de trascendencia internacional.

Se puede recabar más información sobre la entrega del premio de la HDS en la página web www.historiadelbuceo.com.ar. Y en la página de la Historical Diving Society www.thehds.com en inglés.

El agradecimiento a Sir John Rawlins (presidente de la HDS) , a Peter Dick (editor de la revista "Historical Diving Times") y a su esposa Jeni, a John Bevan (presidente del comité de la HDS) y a su esposa Ann, a Reg Vallintine (vicepresidente de la HDS) y a todos los miembros esa institución, por haber seleccionado este libro y haber brindado tanta hospitalidad a nuestra autora.

El editor

Mar del Plata, enero de 2007

La primera edición del libro “Los Buzos del Puerto de Mar del Plata”, fue premiada en el año 2006 con el premio”Dr. Art Bachrach Literary Award” de la Historical Diving Society en Londres , U.K.
Luego realizé una segunda edición mejorada en el año 2007. Seguí difundiendo la historia subacuática de Mar del Plata.
En el año 2009 tuve un reconocimiento de la Armada Argentina. El Contraalmirante García me entregó un diploma. Y, en el año 2010 la Agrupación Buzos Tácticos me dio el diploma de buzo honoraria.

ARMADA ARGENTINA

COMANDO DEL AREA NAVAL ATLANTICA

A la señora

VERONICA ELVIRA IÑURRIETA

En reconocimiento a su importante labor en la difusión de la actividad de buceo en el puerto de Mar del Plata con la publicación del Libro “LOS UZOS DEL PUERTO DE MAR DEL PLATA”, el cual fue distinguido m el premio “Dr. Art Bachrach Literary Award” 2006, otorgado por “The Historical Diving Society” de Londres.

ello,

El Comandante del Área Naval Atlántica

Le expide el presente diploma

En Mar del plata, a los 09 días del mes de noviembre de 2009.

ARMADA ARGENTINA
AREA NAVAL ATLANTICA

EDGARDO ANIBAL GARCIA
CONTRAALMIRANTE VGM
COMANDANTE DEL AREA NAVAL ATLANTICA
Y JEFE DE LA BASE NAVAL MAR DEL PLATA

ARMADA ARGENTINA
AGRUPACION BUZOS TACTICOS
BUZO TACTICO HONORARIO

……A la Sra. Verónica IÑURRIETA……

En reconocimiento al interés puesto de manifiesto en la investigación sobre la especialización buceo, el Comandante que suscribe la designa “Buzo Táctico Honorario”, adoptada como hija por Neptuno y compañera de los que buscan en las profundidades del mar.-

Mar del Plata, 18 de Noviembre de 2010.-

ARMADA ARGENTINA
AGRUPACION BUZOS TACTICOS

LEANDRO ARMANDO CLAUSEN
CAPITAN DE FRAGATA
COMANDANTE

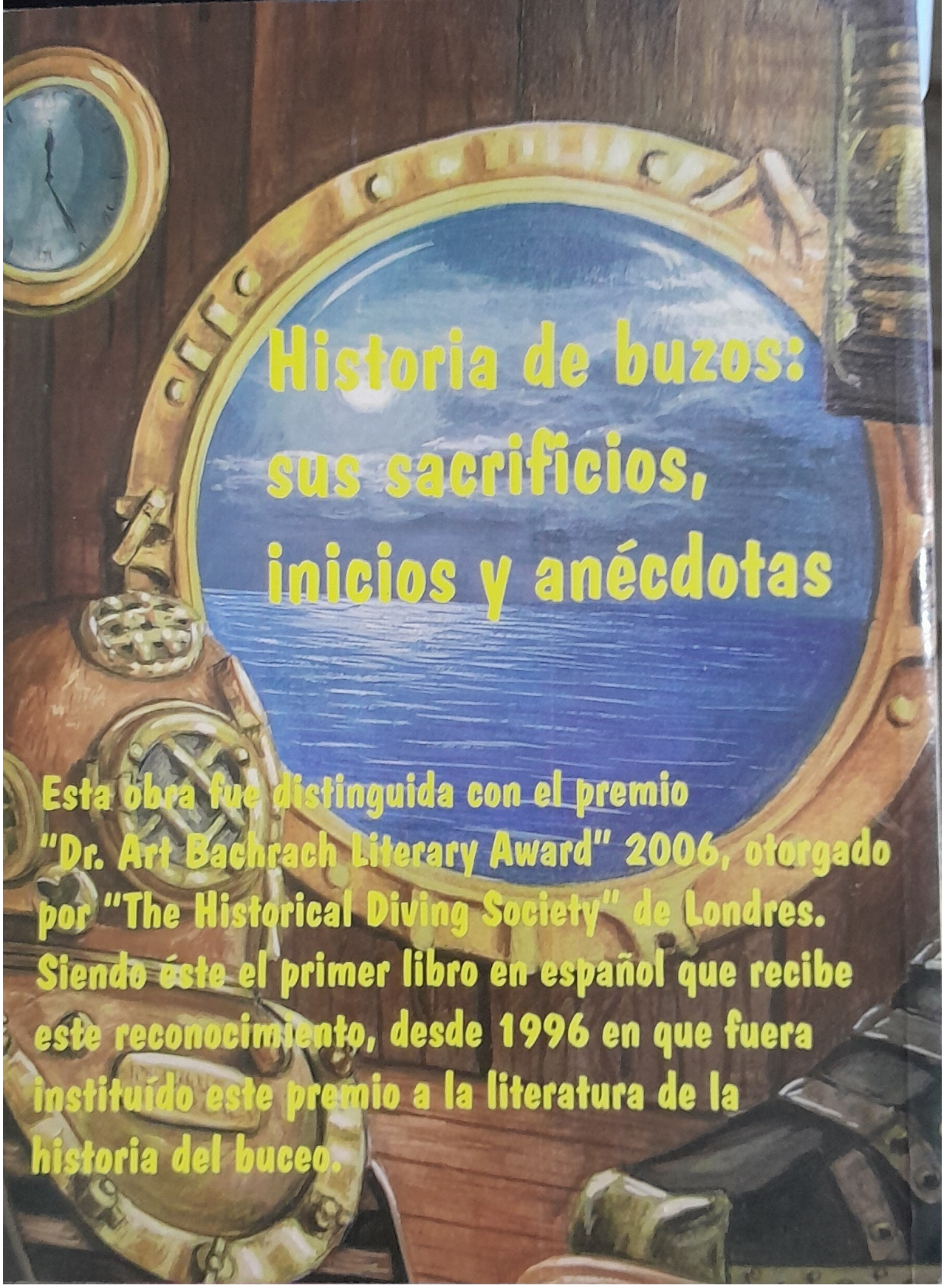
Versión digital año 2025

De difusión libre y gratuita.

Se puede reproducir citando la fuente.

Prohibida su venta. Difusión gratis.
Free for everyone

Se terminó de imprimir en los
talleres gráficos de Multicopy sitos en
calle Catamarca 3002 de la ciudad
de Mar del Plata, a los 28 días
del mes de enero de 2007



Luego de la página 416 está esta contratapa. Es un cuadro pintado por el artista Foglí en Mar del Plata y es propiedad del buzo Luis Antonio "Indio" Toledo. Todo auténtico hecho en Mar del Plata.